С. Зархий

НАРКОМПУТЬ Ф. ДЗЕРЖИНСКИЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Повесть рассказывает о самоотверженной, полной творческого горения, кипучей деятельности Феликса Эдмундовича Дзержинского на посту народного комиссара путей сообщения в 1921–1924 годах, на который он был назначен по предложению Б. И. Ленина.

Перед читателем возникают новые грани образа Рыцаря революции. Выдающийся партийный и государственный деятель, председатель ВЧК — ОГПУ показан в роли руководителя огромного и сложного транспортного механизма, талантливого организатора, сумевшего увлечь рабочих и специалистов — железнодорожников и водников — грандиозными перспективами возрождения путей сообщения молодого Советского государства.

Повесть о самоотверженном ленинце, мужественном борце, глубоко гуманном человеке Феликсе Эдмундовиче Дзержинском предназначена для широкого круга читателей.

- С. Зархий
  -
  - Вместо предисловия
  - На новом посту
  - Чрезвычайное поручение
  - В поисках выхода
  - Пора возрождения
  - И вечный бой!
  - Литературные источники
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15

- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41

С. Зархий
Наркомпуть Ф. Дзержинский

Вместо предисловия

С волнением читала я страницы документальной повести С. Зархия «Наркомпуть Ф. Дзержинский». Они переносили меня к незабываемым дням юности.[1]

Памятный 1921 год… Молодая Советская республика, победив интервентов и белогвардейцев, восстанавливает хозяйство, разрушенное империалистической и гражданской войнами. Ведется героическая борьба с тяжелым стихийным бедствием — голодом в Поволжье, борьба за хлеб, топливо, сырье, за восстановление заводов и фабрик, за жизнь и мирный труд широких масс народа.

В этих тяжелых условиях чрезвычайно важное значение для укрепления Советской власти, для борьбы с разрухой, для возрождения страны имел транспорт — одна из важнейших командных высот народного хозяйства. Но состояние транспорта было тогда критическим. В стране не хватало топлива и металла; многие сотни километров железнодорожного пути были разрушены, тысячи мостов — взорваны, сотни депо, мастерских, доков — закрыты, паровозы изношены и покалечены, вагоны разбиты; толпы пассажиров осаждали станции и пристани.

Знакомая обстановка! В 1921 году мне довелось ехать вместе с председателем Одесской Губчека М. А. Дейчем и группой чекистов-матросов, везти в Одессу оружие и боеприпасы. В нашем поезде, в теплушках, следовал отряд вооруженных винтовками и пулеметами рабочих, вызвавшихся добровольно на борьбу с бандитизмом. По линии дано было предписание пропускать поезд вне всякой очереди. И что же? От Харькова до Николаева мы ехали 15 дней!

Паровоз постоянно портился, его приходилось часто чинить. Не было топлива. Пассажиры на перегонах рубили на дрова деревянные развалюшки и заборы. Подолгу мы простаивали на станциях: доводилось ожидать, пока отремонтируют путь, разобранный бандитами. Ветхие вагоны и даже их крыши были забиты людьми. Сколько раз, несмотря на грозную надпись «вагон-изолятор», его штурмовали мешочники, стараясь оттолкнуть часовых. От Николаева до Одессы, чтобы быстрее добраться к месту назначения, мы поехали на грузовых автомобилях. По дороге нас обстреливали бандиты…

Недавно я перечитывала речь В. И. Ленина на Всероссийском съезде транспортных рабочих 27 марта 1921 года. Владимир Ильич говорил тогда о чрезвычайной важности восстановления оборота земледелия и промышленности и разъяснял, что именно

транспорт является материальной опорой для связи между промышленностью и земледелием, подчеркивал, какая большая ответственность падает на трудящихся железнодорожного и водного транспорта, от работы которых в тот момент непосредственно больше зависела судьба революции, чем от остальных частей пролетариата.

В эти трудные для республики дни наркомом путей сообщения, по предложению Владимира Ильича Ленина, был назначен Феликс Эдмундович Дзержинский, один из лучших сыновей Коммунистической партии, выдающийся деятель Советского государства. Железный Феликс — всегда несгибаемый солдат революции, который, как бы ни была сложна и трудна задача, умел выстоять и выполнить намеченное.

Председатель Госплана Г. М. Кржижановский, сам по профессии инженер-путеец, характеризуя состояние транспорта, писал: «Даже самый опытный инженер-транспортник, будь он матерым железнодорожным волком, дрогнул бы и смутился, если бы ему сказали, что отныне он ответственен за судьбу этого транспорта».

Феликс Эдмундович «не дрогнул и не смутился». Он горячо взялся за восстановление транспорта, понимая всю глубину нависшей над страной опасности, всю важность нового поручения партии. Несмотря на огромную занятость в ВЧК, он принял на свои плечи и эту труднейшую, неотложную работу.

В условиях новой экономической политики, в условиях переходного периода транспорт имел первостепенное значение для утверждения основ социализма. Именно эта огромная роль, которую призван был сыграть транспорт, воодушевляла и захватывала Дзержинского.

Я имела счастье близко знать Феликса Эдмундовича. Под его влиянием складывалось мое мировоззрение. Часто и подолгу я жила в его семье и видела, как горячо, самоотверженно он трудился, как увлекали Феликса Эдмундовича экономика и техника транспорта. Под его влиянием я начала заниматься общественными науками, стала экономистом широкого профиля.

Вскоре после моего возвращения из Одессы Феликс Эдмундович приехал в Харьков и, как обычно, зашел к нам на квартиру. Я стала взволнованно ему рассказывать о своей поездке в Одессу, о том, в каком тяжелом состоянии находятся железные дороги, как холодно и голодно. Внимательно выслушав, он заинтересовался подробностями.

— Я ведь тоже ездил недавно в Одессу, — сказал Феликс Эдмундович, — только по другому маршруту. Все действительно так, как ты рассказываешь. Но, несмотря на трудности, голод и

холод, народ работает борется и побеждает. Не печалься! Мы выстоим!

Он всегда был оптимистом, всегда твердо верил в силы нашей партии в силы народа. По-деловому разбирался в обстановке и умел вселять в других веру в победу.

Поездка в Одессу, о которой вспомнил Дзержинский, состоялась летом 1921 года, когда Феликс Эдмундович, уже став наркомом путей сообщения, побывал в Харькове, Екатеринославе, Херсоне, Николаеве, Одессе и других городах и поселках Украины. Одновременно с вопросами железнодорожного и водного транспорта Дзержинскому приходилось заниматься и делами ВЧК, связанными с раскрытием и пресечением контрреволюции на местах. В одну из поездок при участии Феликса Эдмундовича рабочими-шахтерами, восстанавливавшими затопленные шахты в Донбассе, были изобличены саботажники и вредители.

Феликс Эдмундович привлекал к активному участию в восстановлении транспорта местные партийные и профсоюзные организации, органы Советской власти. Он разъяснял рабочим сложность обстановки, всю значимость транспорта, необходимость выстоять, добиться намеченного, победить.

Сколько раз, когда служебный вагончик Дзержинского находился на станции Харьков, я встречала его на железнодорожных путях, около депо или мастерских, оживленно беседующим с рабочими и техниками. Рисунок художника О. Верейского на обложке книги прекрасно передает атмосферу задушевных бесед наркома с рядовыми железнодорожниками. На каких бы постах ни находился Феликс Эдмундович, он всегда оставался партийным агитатором, стремился воспитывать у рабочих чувство хозяина производства, пробуждать их активность, вызывать сознательное, творческое отношение к своему труду. Дзержинский всегда поощрял изобретателей и рационализаторов, советовался со слесарями, токарями, котельщиками, машинистами, как ускорить ремонт локомотивов, внимательно выслушивал критические замечания. Он интересовался заработком рабочих, получают ли вовремя паек, а зимой — положенную норму угля для отопления жилищ. Феликс Эдмундович никогда не скрывал трудностей. Его понимали, ему верили. «Если Дзержинский сказал, значит так надо». Он владел «ключиком», открывавшим перед ним сердца людей.

Став наркомом путей сообщения, Дзержинский сумел приобщить к активной созидательной работе многих старых специалистов-железнодорожников, широко использовать их знания и опыт для возрождения транспорта.

«Наркомпуть Ф. Дзержинский» — так подписывал Феликс Эдмундович свои обращения к труженикам транспорта, свои приказы и распоряжения по Народному комиссариату путей сообщения. А когда ему приходилось разоблачать саботажников, бороться со взяточниками, ворами и расхитителями народного добра, тогда он напоминал о карающей преступников твердой руке Советской власти и ставил подпись: «Пред. ВЧК и Наркомпуть».

Как-то во время одного из приездов Феликса Эдмундовича в Харьков в служебном вагоне происходило совещание руководящих работников управления Южного округа и входящих в него дорог. Речь шла о реформе управления транспортом. Вел совещание Дзержинский. Феликс Эдмундович внимательно слушал выступавших, что-то записывал, никого не перебивал. В заключительном слове он терпеливо отвечал на недоуменные вопросы и всячески старался переубедить скептиков. Вместе с тем Дзержинский напомнил, что решение принято, утверждено правительством и для всех обязательно. С тех же, кто попытается игнорировать эту реформу или формально относиться к перестройке, он будет вынужден строго взыскивать.

Летом 1922 г. мы жили в Подмосковье на даче, где Дзержинский с семьей занимал две комнаты. Обычно с субботы на воскресенье он приезжал из города. Помню, как даже в день своего отдыха не раз отправлялся инкогнито проверять работу и порядки на вокзалах и станциях столицы. Этим поездкам Дзержинский придавал большое значение, с утра к ним готовился и возвращался только к вечеру. К этому времени «на огонек» обычно сходились к Феликсу Эдмундовичу многие отдыхавшие на дачах соседи — руководящие работники, члены ЦК, правительства — поговорить о делах, посоветоваться. И Дзержинский, вернувшись с проверки шумных, перегруженных московских вокзалов и больших узловых станций столицы, несмотря на усталость, всегда подтянутый и деятельный, живо рассказывал, делился впечатлениями, фактами, делал выводы. Интересно и с юмором говорил он о своих наблюдениях за работой касс, посадкой в вагоны, о встречах в качестве «рядового пассажира» с вокзально-станционным начальством, рабочими, служащими. Затем разговор обычно переходил на большие проблемы экономики и техники транспорта, затрагивались вопросы кадров, условий жизни и борьбы со взяточничеством, хищениями.

В памяти сердца навсегда живы и минуты неповторимые, когда дядя Феликс в разговоре со мной — комсомолкой двадцатых годов — проникновенно говорил о том, как счастлив

он, участвуя в созидании нового, социалистического общества. Говорил, что мы, молодежь, — счастливое поколение. Октябрьская революция дала нам возможность свободно, творчески трудиться, мы будем жить при социализме и строить коммунизм.

Огромная любовь к делу, исключительная целеустремленность и организованность, умение использовать каждую минуту, нежелание щадить себя в борьбе — вот источники изумительной трудоспособности Феликса Эдмундовича.

В НКПС на имя Дзержинского всегда шел огромный поток писем. Многие из них были написаны беспризорными детьми на обрывках оберточной бумаги и взывали о помощи. Дзержинский — председатель грозной ВЧК, был одновременно председателем самой гуманной в мире комисски — Детской комиссии ВЦИК. Все свое пламенное, любящее сердце он отдавал спасению миллионов беспризорных детей, погибавших от холода, голода, эпидемий.

Тысячи бездомных детей скитались тогда по железным дорогам, ехали на крышах, на буферах, в подвагонных ящиках. Спасаясь от голода, они стремились на юг, к теплу, в хлебные тайоны.

Сколько сил отдали наркомпуть Дзержинский, рабочие и служащие железных дорог спасению этих детей! Дети доверяли Феликсу Эдмундовичу, любили его. По «длинному уху» — как тогда выражались — они умудрялись первыми узнавать о предстоящем прибытии Дзержинского на ту или иную станцию и шли цепочкой к вагону наркома.

Помню, как однажды на станции Харьков, в салоне служебного вагона его ждали вызванные на совещание руководящие работники.

— Он у себя беседует с важным гостем, — сказал мне, хитро прищурившись, секретарь, — но ты заходи — не помешаешь. Заинтересованная, я поспешила в купе… Рядом с Феликсом Эдмундовичем сидел мальчик. Видно, он очень старался почиститься к этой встрече, но угольная пыль въелась в лицо и убогая одежда мешковато висела на беспризорнике. Дзержинский по-отечески ласково положил руку на его плечо. Нельзя забыть восторженных глаз мальчугана, устремленных на Дзержинского. На откидном столике стоял стакан с горячим молоком, лежали ломтики хлеба и кусочки сахара: Феликс Эдмундович угощал своим пайком маленького гостя.

Дзержинского ждали, и он стал прощаться. Как сразу поблекло лицо ребенка. Феликс Эдмундович понял его и, крепко пожав ручонку, сказал многозначительно: — До свидания! —

Мальчуган оживился, глаза его радостно вспыхнули — он еще встретится с Дзержинским! Через несколько минут пришел работник деткомиссии. Я выскочила в коридор и посмотрела в окно. Едва паренек спустился по ступенькам вагона, как неизвестно откуда появилось еще несколько беспризорников… Видимо, они ждали своего «делегата» от Дзержинского. Переговорив с работником Деткомиссии, мальчики решительно зашагали в новую жизнь.

Феликс Эдмундович был марксистом с широким кругозором. Он всегда творчески применял марксизм-ленинизм в революционной практике, в той или иной обстановке борьбы, уделяя огромное внимание экономике. И в ранние годы своей деятельности профессионального революционера, Феликс Эдмундович глубоко интересовался развитием производительных сил России и, в частности, железных дорог. Еще до назначения в НКПС Дзержинскому приходилось заниматься вопросами экономики транспорта — он направлял работу транспортного отдела и экономического управления ВЧК. Будучи начальником тыла Юго-Западного фронта, он постоянно должен был заботиться о работе железнодорожных и водных путей сообщения, вникать в вопросы промышленности. Многие важные поручения партии постоянно требовали от Дзержинского глубокого изучения и понимания проблем хозяйственного строительства.

На посту наркома путей сообщения Дзержинский внедрял во все звенья руководства транспортом ленинский стиль работы. Феликсу Эд-мундовичу была свойственна исключительная самокритичность, высокая требовательность к себе и другим. Не случайно он подчеркивал, что если человек думает, что все досконально изучил, то на самом деле такой человек знает очень мало. Сам Дзержинский, глубоко разбиравшийся в экономике, став наркомом путей сообщения, понимал, как много ему еще предстоит постигнуть, чтобы руководить огромным и сложным транспортным хозяйством.

Феликс Эдмундович смотрел далеко вперед. Не случайно он придавал большое значение вопросам планирования на транспорте и притом не текущего и узковедомственного, а перспективного планирования с учетом будущего внедрения новой техники, тепловозов и электровозов, роли путей сообщения в развитии производительных сил народного хозяйства страны в целом.

Эти годы были периодом сложного становления советского транспорта, когда начала складываться его новая, социалистическая экономика. В книге совершенно правильно подмечено, что Дзержинский обладал очень важным качеством —

способностью критически относиться к сложившейся практике. Он всегда внимательно анализировал ход развития и намечал пути и формы работы, наиболее эффективные в новых условиях, решительно отбрасывал все устаревшее, мешавшее движению вперед.

Настойчиво и неуклонно проводил он в жизнь решение правительства по осуществлению реформы управления транспортом. Предложенная наркомом Дзержинским реформа увязывала интересы железных дорог с интересами промышленности и сельского хозяйства, с экономикой областей. Она предусматривала активное участие и заинтересованность партийных и советских органов на местах в работе путей сообщения. Вместе с тем эта реформа укрепляла управление НКПС всеми железными дорогами и водными путями республики.

Под руководством Дзержинского железнодорожный транспорт перешел на платность перевозок, хозрасчет, самоокупаемость, постепенно становился рентабельным, переставал быть «иждивенцем» госбюджета.

На повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок, экономию, внедрение передовой техники, изобретательство и новаторство, научную организацию труда всегда была направлена кипучая деятельность наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского.

При огромной помощи Центрального Комитета партии, при том исключительно большом внимании, которое Ленин уделял транспорту, железные дороги преодолели разруху.

В январе 1924 года XIII конференция РКП(б) отметила, что транспорт находится уже в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворять все предъявляемые к нему народным хозяйством требования.

Книга С. Н. Зархия «Наркомпуть Ф. Дзержинский», предлагаемая вниманию читателей, является творческой удачей литератора. Это произведение имеет глубоко познавательное значение. В увлекательной форме она знакомит с трудными условиями возрождения советского транспорта в 1921–1924 годах.

Автор сумел ярко показать борьбу нашей партии за восстановление разрушенного транспорта. Читая повесть, видишь, с какой партийной страстностью работал ленинский нарком Ф. Э. Дзержинский, как глубоко вникал он в экономику и технику железных дорог. На протяжении всего повествования читатель ощущает теплое, дружеское отношение Ленина к Дзержинскому, твердую поддержку всех его начинаний, глубокое понимание Владимиром Ильичом проблем транспорта и

предвидение дальнейших путей его развития.

В книге воссоздан облик Рыцаря революции — Феликса Эдмундовича Дзержинского, стоявшего у самых истоков рождения Советской власти, Советского государства, чья жизнь, целиком отданная нашей партии, нашему народу, является замечательным примером для строителей коммунизма.

Тепло и правдиво показано чуткое отношение Феликса Эдмундовича к трудящимся, его доброе сердце и железная воля, его забота и уважение к людям, его умение понять человека и в то же время отсеять вредный сорняк, почувствовать затаившегося вредителя и врага.

Ценность повести «Наркомпуть Ф. Дзержинский» заключается в том, что она неразрывно связана с настоящим временем, с задачами строительства коммунистического общества. В ней говорится о коренных вопросах экономики, волнующих нас и сегодня, таких, как производительность труда, себестоимость, хозрасчет, режим экономии, научная организация труда, внедрение передовой техники и о других вопросах, продолжающих оставаться важнейшими и в наши дни, в нашей творческой деятельности. Книга имеет большое воспитательное значение. В ней показан героизм нашей партии, нашего народа, в неимоверно трудных условиях боровшихся за возрождение и создание социалистического транспорта.

Книга С. Н. Зархия не является, конечно, научным исследованием, не охватывает всех участков работы Дзержинского на транспорте, но она документальна. Автор много работал в архивах, знакомился с научными трудами, записывал воспоминания современников Феликса Эдмундовича — железнодорожников и чекистов-транспортников, советовался со старыми большевиками. Кроме известных фактов, автор приводит много малоизвестных и неизвестных. Он использовал ряд документов, в том числе неопубликованных. И со страниц повести эти пожелтевшие от времени листки заговорили полным голосом, как живые свидетели деятельности Дзержинского на транспорте.

Художественный домысел литератора, что очень важно, не противоречит действительности. До сих пор в массовой литературе мало освещалась работа Дзержинского на транспорте. Книга «Наркомпуть Ф. Дзержинский» в значительной степени восполняет этот пробел.

Несомненной удачей автора является то, что он понял внутренний мир и характер Дзержинского и верно отразил его духовный облик. Жена, друг и соратник Феликса Эдмундовича — Софья Сигизмундовна с интересом читала отдельные главы этого

произведения, которые публиковались в газете «Гудок». И, несмотря на свою высокую требовательность к литературе о Дзержинском, считала, что его облик отображен автором правдиво.

В книге с большой теплотой и проникновенно воссоздается образ великого труженика — наркома путей сообщения Феликса Эдмундовича Дзержинского, пламенного коммуниста-большевика, стойкого ленинца, человека мужественного, кристально чистого и гуманного.

С. В. Дзержинская

На новом посту

… Я имел тогда смелость, будучи народным комиссаром путей сообщения, учиться и приобретать необходимые мне знания.

Ф. Дзержинский

1

Апрельский день 1921 года.

Когда председателю ВЧК Дзержинскому сообщили, что Ленин хочет его видеть, Феликс Эдмундович тотчас приехал с Лубянки в Кремль. Войдя в кабинет председателя Совнаркома, он заметил, что Ленин чем-то очень озабочен.

— Ну вот, — возбужденно обратился к нему Владимир Ильич, — снова на том же месте… Опять не выполнено постановление СТО[2] о хлебных перевозках. При таком состоянии железных дорог можно околеть с голоду, если хлеб даже лежит рядом… Все наши решения повисают в воздухе… Прямо-таки не везет нам с наркомами путей сообщения.

Дзержинский понимающе кивнул головой.

— Транспорту необходим партийный и политический руководитель, — продолжал Ленин, — чтобы возглавить железнодорожников и водников, от которых в настоящий момент непосредственно больше зависит судьба революции, чем от других частей пролетариата.

Владимир Ильич вышел из-за стола и, подойдя к Дзержинскому, добавил:

— Причем нужен такой руководитель, который сумел бы глубоко вникать в дело, принимать ответственные решения и проводить их в жизнь твердой рукой. Ну и, конечно, чтобы его ценили и уважали рабочие… Так вот вам, Феликс Эдмундович, придется взяться за наркомство по НКПС…

— Мне? — крайне удивился Дзержинский. — Почему я должен стать наркомом путей сообщения?

— Именно вы, Феликс Эдмундович. Более подходящей кандидатуры я не вижу… Это не только мое личное мнение. Я уже советовался в ЦК с товарищами… Вы же знаете, какое положение на транспорте. Давайте сядем, поговорим.

Долго уговаривать Феликса Эдмундовича не пришлось, и

вскоре беседа перешла на практические темы — за какое звено ухватиться, чтобы транспорт скорее пошел в гору.

* * *

К себе на Лубянку Дзержинский вернулся, все еще находясь под впечатлением разговора с Лениным. Предложение пришлось Дзержинскому по душе, хотя он ясно представлял, какое невероятно тяжелое бремя берет на свои плечи.

Феликс Эдмундович позвонил Благонравову, начальнику транспортного отдела ВЧК, и попросил прислать папку с отчетами Наркомата путей сообщения.

В. И. Ленин и Ф. Э. Дзержинский.

Художник Н. Жуков.

С большим уважением и сердечной симпатией относился к Дзержинскому Владимир Ильич Ленин. Он высоко ценил его за беспредельную преданность Коммунистической партии, за кристальную чистоту души и за талант государственного деятеля.

Л. А. Фотиева (секретарь В. И. Ленина).

…И вот эти материалы у него на письменном столе. Языком бесстрастных цифр рассказывали они о глубоких ранах, нанесенных железным дорогам сначала империалистической войной, а затем гражданской, которая велась главным образом вдоль путей сообщения.

Перед его мысленным взором развертывалась ужасная картина — подорванные, рухнувшие в воду мосты (3672!), разрушенные рельсовые пути (многие тысячи верст!), развалины мастерских и депо (свыше 400!)…Более 60 процентов всех паровозов стояло на «кладбищах», около трети товарных вагонов вышло из строя…

Взгляд Феликса Эдмундовича задержался на такой цифре: в текущем, 1921 году число рабочих и служащих, занятых на транспорте, достигло одного миллиона 279 тысяч. Огромная армия! Интересно, сколько же человек работало в дореволюционное время? Медленно листает он отчеты наркомата. В одном из них находит нужные данные министерства за 1913 год. Оказывается, на транспорте трудилось 815,5 тысячи человек. «Что же получается? Грузов перевозится в четыре раза меньше, а рабочих и служащих числится чуть ли не на полмиллиона больше! Конечно, производительность труда резко снизилась, — рассуждает про себя Дзержинский. — Износилась техника, ремонтировать ее нечем, не хватает топлива, рабочие голодают. Но, видимо, дело не только в этом…»

По донесениям органов ВЧК в ведомостях на получение жалования и пайка числится множество «мертвых душ» и людей, которые ничего не дают транспорту, а лишь стараются урвать для себя кусок побольше… Ряды железнодорожников и водников засорены классово-враждебными элементами: в годы империалистической войны на транспорт ринулась лавина торговцев, кулаков, чиновников, искавших там убежища от воинской службы и отправки на фронт. Теперь же эти контрреволюционно настроенные слои железнодорожников не только отлынивают от работы, ной, пользуясь своим служебным положением, спекулируют, расхищают грузы… В первую очередь нужно будет очистить транспорт от преступных элементов, лодырей и дармоедов, решает Дзержинский.

Его мысли прервал осторожный стук в дверь.

В кабинет вошел Благонравов.

— Простите, Феликс Эдмундович. В связи с вашим звонком я подумал, может быть, смогу дополнить сведения, которые вам понадобились.

— Да, вы пришли кстати. Присаживайтесь…

И Феликс Эдмундович рассказал Благонравову о беседе с Лениным.

— Я очень надеюсь на помощь транспортного отдела ВЧК, — сказал Дзержинский. — Ведь у вас много железнодорожников-коммунистов. Посылая их в командировку, связывайтесь со мной. Одновременно дадим им поручение от НКПС.

— Хорошо, — ответил Благонравов. — Мне кажется, не только наш отдел, но и весь аппарат ВЧК может прийти на помощь транспорту. Разве, скажем, не могут чекисты выявить, где на бездействующих заводах и складах лежат инструменты и материалы, столь нужные железнодорожным мастерским и депо?

— Дельная мысль, — подтвердил Дзержинский. — Подготовьте свои предложения… Создадим из чекистов специальное бюро, назовем его «Трансбюро». Первое заседание я проведу сам… И хотел бы вас еще вот о чем предупредить. Мое предстоящее назначение ничего не должно изменить во взаимоотношениях ВЧК и НКПС.

— В каком смысле? — спросил Благонравов.

— Я опасаюсь, что сотрудники транспортного отдела и транспортных ЧК на местах могут сделать неправильный вывод: теперь, мол, наш председатель ВЧК стал наркомом путей сообщения, и начнут вмешиваться в административно-техническую деятельность транспорта. Этого ни в коем случае нельзя допустить…

— Конечно, Феликс Эдмундович. Могу дать на места соответствующее разъяснение.

— Не надо. Я лучше подчеркну это в своем приказе по ВЧК…

Когда Благонравов ушел, Дзержинский задумался. Оправдает ли он надежды, которые возлагает на него Ленин? Созданный им аппарат ВЧК стал грозой для врагов Советской власти. А вот сумеет ли он, председатель ВЧК, успешно руководить огромным и сложным хозяйством транспорта? Вспомнилась зима 1920 года, когда из-за небывалых снежных заносов почти на всех главных магистралях остановилось движение. Прекратился подвоз топлива и продовольствия в города. В ударном порядке правительство поручило ему возглавить Чрезкомснегпуть — Чрезвычайную комиссию по очистке путей от снега. Вот тогда впервые он со своим секретарем пришел в Наркомат путей

сообщения на Ново-Басманной улице, занял отведенный ему кабинет и оттуда командовал организованным наступлением на разбушевавшуюся стихию. К борьбе с заносами он привлек все местные партийные и советские органы, части Красной Армии, аппарат ВЧК. И вскоре движение поездов полностью возобновилось.

Но одно дело — очистить пути от снега, и совсем другое, ни с чем не сравнимое, — вывести транспорт из тупика, восстановить этот разрушенный сложнейший механизм и пустить его полным ходом. И всем этим предстоит заняться в условиях топливного голода, в условиях острой нехватки металла для ремонта паровозов и вагонов, в условиях тяжелого продовольственного положения железнодорожников…

Дзержинский был уверен, что с помощью коммунистов ему удастся навести революционный порядок на транспорте, укрепить расшатавшуюся трудовую дисциплину. «Это, конечно, очень, очень важно, — рассуждал Феликс Эдмундович, — но совершенно недостаточно, бесконечно мало для того, чтобы поставить на ноги тяжело больной транспорт». Феликс Эдмундович хорошо знал — если, несмотря ни на что, железные дороги продолжали жить, то это было чудом, творимым пролетарским ядром железнодорожников во главе с коммунистами. С другой стороны, разве можно все планы и расчеты строить, уповая лишь на энтузиазм и самоотверженность терпящих всяческие лишения масс? Необходимо создать материальную заинтересованность рабочих в повышении производительности труда. Ну, а какая сейчас материальная заинтересованность в условиях обесцененных, ежедневно падающих денежных знаков и полуголодного пайка, который зачастую вовсе не выдается?

«Для транспорта выход один, — думал Дзержинский, — перестать быть полным иждивенцем у государства. Главное — создавать собственные материальные ресурсы, накапливать их и распоряжаться ими по своему усмотрению. Новая экономическая политика открыла такие возможности… Ленин советовал ему подумать над тем, как скорее ввести платность услуг на транспорте, перейти на хозрасчет, добиться бездефицитности, а затем и прибыльности дорог и пароходств. Значит наркому полагается глубоко разбираться не только в организации и технике транспорта, но и в его экономике, финансах… Какое множество специальных знаний нужно будет усвоить. Да, трудно, очень трудно мне придется на посту наркома».

И когда Феликс Эдмундович представил себе, что через несколько дней на него ляжет вся тяжесть ответственности за состояние транспорта, его охватило душевное волнение. Ведь на

стальных рельсах решается не только будущее железных дорог, от их судьбы зависит и судьба революции. Так прямо и говорилось в обращении IX съезда партии к местным организациям. Эта же мысль подчеркивалась и в резолюции съезда, где предлагалось принять исключительные и чрезвычайные меры для того, чтобы предотвратить полный паралич транспорта и «связанную с этим гибель Советской республики». Какие страшные слова — «гибель Советской республики!». Но съезд открыто и прямо, во весь голос сказал партии и народу эту горькую правду.

«Может быть, и назначение меня наркомом пути, — размышлял Дзержинский, — тоже одна из исключительных и чрезвычайных мер, принятая по предложению Владимира Ильича? Значит, гнать от себя всякие сомнения. Речь идет о судьбе Великой революции, за победу которой отдали жизнь десятки тысяч лучших сынов народа… Любой ценой я научусь железнодорожному делу… Я смогу, я должен суметь стать настоящим руководителем транспорта…».

Неожиданно дверь кабинета открылась, и секретарь сказал, что звонит жена. Феликс Эдмундович взял телефонную трубку. Софья Сигизмундовна спрашивала, когда он придет.

— Приду не скоро… Но я хочу тебе сообщить… — И он поделился со своим близким другом чрезвычайной новостью, а затем добавил: — Ты понимаешь, Зося, я должен справиться с поручением Ленина. Во что бы то ни стало и чего бы мне это ни стоило! Я не поддамся ложному представлению, будто наркому путей сообщения не к лицу учиться железнодорожному делу. Можешь не сомневаться, что смелости для этого у меня хватит…

* * *

Заместитель наркома путей сообщения Фомин приехал в Ростов для организации Кавказского округа путей сообщения. Он сидел в кабинете начальника Владикавказской дороги Маркова, с которым был давно знаком по совместной работе в наркомате. Марков с воодушевлением излагал свои планы развития коммерческой деятельности.

— Василий Васильевич! Вот увидишь, через полгода Владикавказская дорога первой в республике станет рентабельной, и я откажусь от государственной дотации. Только чур, ставлю условие — прибыли у меня не отбирать.

— Не рано ли ставишь такое условие? — усмехнулся Фомин. — Цыплят по осени считают.

В это время зазвонил телефон. Марков взял трубку.

— Вам нужен Фомин? Да, он у меня. Одну минуточку…

— Я у телефона, — сказал заместитель наркома. — Для меня срочная телеграмма? Шифрованная? Прошу вас распорядиться расшифровать ее и прислать мне нарочным. Не можете? Почему? Ах так… Тогда еду к вам.

— Куда это? — спросил Марков.

— Я еду к представителю ВЧК Русанову. Он получил телеграмму для срочной передачи лично мне… От кого она может быть? Если от Емшанова, то прибыла бы по железнодорожному телеграфу… Ну, я пошел. После обеда продолжим разговор. Твои предложения представляют интерес…

* * *

Получив депешу, Фомин направился не в управление дороги, а в свой служебный вагон, стоявший в тупике Ростовского вокзала. Телеграмма от Ленина взволновала его, надо было побыть одному, подумать над ответом Владимиру Ильичу. В вагоне он снова перечитал ее текст:

> «В Цека решили назначить наркомом путей т. *Дзержинского,* первым замом Емшанова, вторым Вас. В коллегию ввести Колегаева и еще кого-нибудь из центра. Прошу Вас прислать мне шифром Ваш отзыв, Ваши соображения, в частности, о том, какой спец мог бы подойти на случай заместительства.
>
> *10/IV. 1921. Ленин»*

Фомин был тронут тем, что Владимир Ильич посчитал нужным сообщить ему о предстоящем назначении нового наркома, просил прислать отзыв о составе коллегии, свои соображения… Конечно, назначение Дзержинского наркомом можно только приветствовать. Фомин хорошо знал Феликса Эдмундовича еще с 1918 года по совместной работе в коллегии ВЧК. Здесь особенно ярко проявились личные качества Дзержинского — железная воля, настойчивость, деловитость, выдающиеся организаторские способности.

Правда, Феликсу Эдмундовичу очень трудно придется на посту наркома путей сообщения… Сумеет ли его рука, искусно разящая мечом революции врагов Советской власти, так же искусно оперировать рычагами огромного, к тому же до предела изношенного механизма, управляющего движением поездов на бескрайних просторах страны? Бесспорно, как партийный и

государственный деятель Дзержинский стоит намного выше прежних наркомов путей сообщения. Всех их лично знал и со всеми встречался Фомин… И вот, наконец, назначен близкий соратник Ленина — Феликс Эдмундович Дзержинский. Можно только приветствовать это назначение!

Фомин обмакнул перо в чернила и написал Ленину, что намеченный состав коллегии считает удачным и от себя предложил еще одну кандидатуру.

Когда вечером Фомин пришел к Маркову, тот, не скрывая своего любопытства, спросил:

— Василий Васильевич, от кого телеграмма?

— От Ленина.

— От Ленина? — удивился Марков. — По какому вопросу?

— Единственное, что могу тебе по секрету сообщить, это то, что у нас будет новый нарком.

— Новый нарком? Кто же?

— Извини, но пока еще нет постановления…

— Василий Васильевич! Ты только намекни, я сам догадаюсь.

— Нет, эта кандидатура тебе в голову не придет… Скажу лишь, очень авторитетный руководитель и пользуется всеобщим уважением…

— Спасибо Владимиру Ильичу! Давно мы ждем такого наркома. Теперь нам будет легче работать.

— Как тебе сказать? — задумчиво произнес Фомин. — И легче и тяжелее. Легче, потому что во главе транспорта станет большой государственный и партийный деятель, человек очень волевой, с большим кругозором и смелой инициативой. А тяжелее, потому, что сам он огнем горит на работе, беспощаден к себе и очень требователен к другим. Значит, всем нам надо будет равняться на него и работать с еще большим напряжением сил, чем теперь…

2

15 апреля 1921 года огромное здание Наркомата путей сообщения напоминало растревоженный улей. Сотрудники оживленно комментировали вывешенный за подписью Ф. Дзержинского приказ о том, что он «сего числа вступил в исполнение обязанностей народного комиссара путей сообщения». Все уже знали, что постановлением Президиума ВЦИК Феликс Эдмундович оставлен «во всех занимаемых им должностях». Шутка ли сказать — сам председатель ВЧК будет отныне руководить их наркоматом.

В кабинете Борисова, начальника Главного управления путей сообщения, собралось несколько руководящих «спецов», как тогда сокращенно называли специалистов. В свое время все они состояли высокопоставленными чиновниками старого министерства, имели чины тайных и статских советников и были связаны между собой давним знакомством. Они больше других опасались, что приход Дзержинского на транспорт может отразиться на их личной судьбе.

Резче других высказывался старичок маленького роста с седой бородкой и злыми глазками, сверкавшими из-под стекол очков в золоченой оправе. Это был Чеховский, начальник Управления связи и электротехники.

— Пока не поздно, подавайте в отставку, господа, — говорил он. — Лучше ваксой торговать на Сухаревском рынке, чем томиться за решеткой ЧК. Нам все равно житья не будет. Вот у меня, скажем, оборвет буря провода на каком-нибудь направлении или откажут изношенные телеграфные аппараты — связь прекратится и… пожалуйте в кутузку!

— Я думаю, что вы несколько сгущаете краски, — заметил начальник Управления железных дорог, — хотя, с другой стороны, имеются основания и для беспокойства. Назначение Дзержинского я рассматриваю, как усиление административного нажима на специалистов.

Молчавший до сих пор Борисов медленно отпил несколько глотков из стоявшего перед ним стакана чаю и задумчиво произнес:

— Лично я не настроен пессимистически. Конечно, вас пугает имя Дзержинского, но должен сказать, что у меня осталось совсем другое впечатление от разговора с ним…

— Как? Разве вы уже были под арестом? — воскликнул Чеховский.

— Я не был арестован, хотя думал, что арестован… Непонятно? Могу объяснить, но это довольно длинная история.

— К сожалению, она представляет для нас животрепещущий интерес, — с горькой иронией заметил Чеховский. — Расскажите, пожалуйста, Иван Николаевич…

— Вы все знаете, — начал Борисов, — что в старом министерстве я долго служил начальником Управления железных дорог, а затем занимал должность товарища министра.[3] После Февральской революции, как вы помните, началась ожесточенная грызня за высокие должности. Положением железных дорог, которые уже тогда находились в тяжелейшем состоянии, по существу никто не интересовался… Кругом интриги, подсиживания… Противно мне стало и я подал прошение об

отставке. Ее охотно приняли, а меня «сдали в архив» — назначили почетным председателем Комиссии по новым дорогам. Потом в 1918 году весьма тихо и незаметно служил я в Комитете государственных сооружений. И тут черт меня попутал… Впрочем, извините, не хочется дальше рассказывать…

— Договаривайте, Иван Николаевич. Как же вы все-таки в ЧК попали?

— Дело обстояло так. Помнится, было это после покушения на Ленина. Моя жена как-то вечером приходит с Сухаревского рынка, она там меняла вещи на продукты, и взволнованно говорит: «Слышала я от одного профессора, что не сегодня, так завтра всех бывших генералов, князей, графов, крупных чиновников арестуют, а потом сортировать будут — кого под расстрел, кого на каторгу… А ты путейский генерал, имел чин тайного советника, был заместителем министра…». Я ей возражаю, тут, говорю, что-то не так, не могут же всех под одну гребенку стричь — и виновных, и невиновных… А она свое твердит: «Поезжай к своей сестре в Киев. Там тебя никто не знает. Пересидишь смутное время…».

Борисов замолчал.

— Ну и вы уехали? — спросил начальник Управления железных дорог.

— Неловко признаться, но жена уговорила меня. Уехал я в Киев, жил у сестры на Жилянской улице. Чувствовал себя прескверно — без дела, без хлебной карточки в такое голодное время. Подолгу не было писем от жены, волновался, очень сожалел, что уехал. Однако вернуться боялся…

— И правильно, — подтвердил Чеховский.

— Не знаю, как долго бы это тянулось, — продолжал Борисов, — но в один из мартовских дней 1920 года слышу кто-то звонит с парадного хода квартиры, а мы все пользовались черным ходом. Сестры дома не было. Открываю дверь и вижу, стоит комиссар в кожаной куртке. — «Здравствуйте, — говорит он, — вы будете Борисов Иван Николаевич?». Я обомлел. «Финита ла комедиа![4] — мелькнула мысль. — Ах, будь, что будет. Надоела мне эта жалкая жизнь в бегах, нахлебником у сестры». Отвечаю твердо: «Да, это я…». «Вас срочно вызывают в Москву на работу в НКПС. Прошу собрать вещи, поедем на вокзал, у меня отдельный вагон». Загорелся лучик надежды, и я спросил: «А кто меня вызывает?». «Дзержинский». И лучик сразу погас. Все ясно… У комиссара, действительно, был отдельный вагон. В дороге он всячески успокаивал меня. Между прочим, вы его знаете. Это Тесля-Тесленко, теперь работает комиссаром отдела пути у нас в наркомате. В Москве он куда-то позвонил. Прислали на вокзал

разбитый драндулет. И повезли меня на Лубянку. Входим к секретарю Дзержинского. Через минут двадцать приглашает. Открываю дверь в кабинет. Дзержинский встает из-за стола, подтянутый, стройный. Лицо интеллигентное. Глаза серо-зеленые, красивые, но усталые: видимо, спит очень мало. Взгляд открытый…

— Прямо образ великомученика нарисовали, — желчно заметил Чеховский.

Борисов, не обращая внимания на реплику, продолжал:

— Дзержинский подал мне руку и предложил сесть. У меня от сердца немного отлегло: арестованным, как будто, руки не подают. Он попросил коротко рассказать о моей прошлой служебной деятельности. Когда я закончил, спрашивает:

— Вы из дворян? Помещик?

— Нет, — отвечаю. — Из мещан. Имения никогда не было…

— А почему вы умолчали, что в 1906 году были уволены в отставку за сочувствие к всеобщей железнодорожной стачке? Правда ли, что находились под следствием в качестве обвиняемого по делу забастовки на Полесских железных дорогах и только благодаря амнистии избежали судебной ответственности?

— Правда. А не упомянул об этом потому, что революционером никогда не был, а сочувствовали железнодорожным рабочим многие честные инженеры, — ответил я.

Чеховский не утерпел и прервал Борисова:

— Вот не думал, что вы, хоть и в молодости, вес же сочувствовали бунтовщикам…

— Да успокойтесь же! Не мешайте рассказывать! — накинулись на Чеховского остальные слушатели, недовольные тем, что тот прервал Борисова на самом интересном месте.

— Мне ваши политические взгляды известны, милостивый государь, — повысив голос, сказал Борисов, обращаясь к Чеховскому, и с достоинством добавил: — Я не намерен дальше терпеть вашу иронию и ваши колкости по моему адресу… Тем более, что я не приглашал вас к себе и не смею задерживать…

Чеховский понял, что хватил через край:

— Прошу простить, Иван Николаевич, нервы не выдерживают. Как узнал я сегодня новость, так прямо сам не свой. Извините…

— Так на чем я остановился? — спросил успокоившись Борисов. — Да, Дзержинский помолчал и говорит:

— Никак не могу понять, почему вы сбежали в Киев и скрывались? Насколько нам известно, после Октября вы, как

будто, ничего плохого Советской власти не сделали. Или, может быть, мы не все знаем?

— Тут он пристально посмотрел на меня, как бы насквозь пронизывая взглядом. Я ответил, что ничего плохого не сделал. Сбежал, потому что боялся попасть в тюрьму как бывший заместитель министра…

— Да, — протяжно произнес Дзержинский и неодобрительно покачал головой… — Давайте лучше поговорим о предстоящей работе. Мы надеемся, что с вашим возвращением на транспорт вернутся и другие крупные специалисты, которых вы пригласите…

— Расчет был правильный, — подтвердил кто-то из присутствующих. — Благодаря вам мы и вернулись…

— В общем, — заключил Борисов, — впечатление о Дзержинском у меня осталось хорошее. Вдумчивый и, я бы даже сказал, чуткий человек…

— Конечно, хорошо, что вас не посадили, но причем тут чуткость? — не удержался Чеховский.

— Если хотите, могу досказать, — сухо заметил Борисов. — …После беседы с Дзержинским меня отвезли домой на машине в сопровождении матроса из комендатуры. По поручению председателя ВЧК секретарь приказал матросу принять меры к освобождению двух комнат, которые были реквизированы в моей квартире… Приехали мы на Большой Путинкозский переулок. Вот и дом № 7. С волнением стучу в дверь. Открывает нам какой-то незнакомый человек. В коридоре стоят ящики, сундуки.

Захожу в спальню и вижу жену, лежащую на кровати под двумя одеялами и шубой. Глаза ее полузакрыты, и она не узнает меня. Возле кровати сидит наша родственница. Оказывается, Мария Платоновна уже около месяца тяжело больна. Сраженный неожиданно свалившейся на меня бедой я опустился на стул у постели жены. Сижу какой-то опустошенный, не знаю, что делать…

Матрос тем временем по-хозяйски осмотрел квартиру и тихонько вошел в спальню. Глянул на Марию Платоновну, которая, как мне казалось, умирала, бросил взгляд на термометр, висевший на стене, и покачал головой. Не сказав ни слова, он козырнул и вышел… Я хорошо запомнил название корабля на его бескозырке — «Диана». Вернулся матрос часа через два с врачом, двумя медицинскими сестрами, уборщицей и тремя красноармейцами, которые привезли дрова.

Доктор осмотрел и выслушал жену, сделал ей какой-то укол и сказал мне:

— Сыпной тиф. Кризис миновал, но сердце очень ослабело.

Теперь главное — остерегаться осложнений. Нужны тепло, питание и тщательный уход. Лекарства и паек для больной мы привезли. Сестры милосердия будут дежурить посменно, пока минует опасность…

Уборщица затопила печь, помыла давно не чищенный паркет и окна. В комнате стало тепло и как будто светлее. Сестры милосердия тем временем сменили грязное белье, остригли, умыли и переодели жену во все чистое… Тут Мария Платоновна пришла в себя, удивленными глазами осмотрелась вокруг, увидела меня и радостно улыбнулась. По ее лицу катились слезы…

Борисов замолчал, вновь переживая те волнующие минуты. Молчали и его собеседники, на которых рассказ Ивана Николаевича произвел большое впечатление.

Затем начальник Главного управления путей сообщения добавил:

— Логика вещей говорит, что честным специалистам нечего бояться прихода Дзержинского. Наоборот, я думаю, он не даст их в обиду. Ведь Дзержинский взял на себя ответственность за судьбу транспорта, а без специалистов его не возродить…

В этот момент кто-то распахнул дверь кабинета. С видом человека, знающего себе цену, вошел плотный мужчина лет под пятьдесят, в отлично сшитом костюме заграничного покроя. Его начавшая лысеть голова была коротко острижена. Бородка-эспаньолка и тщательно закрученные усы придавали полному розовощекому лицу выражение самодовольства. Он снисходительно кивнул головой собравшимся, подал руку одному Борисову. Не дожидаясь приглашения, сел около него в кресло и, усмехаясь, громко сказал:

— Бьюсь об заклад, что тут перемывали косточки новому наркому… Конечно, железнодорожным спецам есть о чем беспокоиться — теперь с саботажниками разговор будет короткий…

— Без издевки вы не можете, Юрий Владимирович, — укоризненно заметил Борисов. — Можно подумать, что сами вы не железнодорожник и не специалист…

— «Федот, да не тот!» — ответил профессор Ломоносов.[5] Ну, да ладно, не об этом речь. Я зашел, Иван Николаевич, узнать, когда соберется новая коллегия? Это интересует меня как уполномоченного Совнаркома по железнодорожным заказам за границей. Хочу на заседании коллегии поставить вопрос о постройке в Германии двух опытных тепловозов в счет суммы, ассигнованной на паровозы.

— Я еще не представлялся новому наркому, — ответил

Борисов. — Не знаю, когда он посчитает нужным созвать коллегию. Что касается тепловозов, то желательно получить от вас докладную записку с технической характеристикой этих локомотивов.

— Ладно, подготовлю вам записку…

Пожав Борисову руку, Ломоносов кивнул остальным:

— До свидания, господа-товарищи!

Когда дверь за ним закрылась, Чеховский со злостью сказал:

— Терпеть не могу этого выскочку, не поймешь, кто он — свой или большевик, в общем, темная лошадка…

— Хотя, по правде сказать, мы давно друг другу не симпатизируем, — заметил Борисов, — но назвать Ломоносова «выскочкой» все же не могу. Посудите сами, с 1901 года он — профессор, у него серьезные научные труды…

— По его книге «Тяговые расчеты» все студенты учатся, да и для инженеров нет лучшего руководства, — подал реплику начальник отдела тяги.

— Это верно, — подтвердил Борисов. — Равного ему тяговика нет в России. — Затем повернулся к Чеховскому: — Так что назвать профессора Ломоносова «выскочкой» никак нельзя. А насчет «темной лошадки», пожалуй, верно. Загадочный человек. Профессор, ученый… и в то же время любитель приключений, авантюр, любит порисоваться, как мальчишка. У него какая-то страсть удивлять собою окружающих. Перед революцией, кажется, в 1916 году, он, неожиданно для сослуживцев, объявил себя социалистом. И вы думаете, почему? Только из желания удивить всех своим поведением оригинала… Никто не может заранее предвидеть зигзагов его поведения…

В кабинет вошла возбужденная секретарша: — Иван Николаевич! Приехал новый нарком. У него Емшанов и Фомин. Секретарь наркома звонил — Дзержинский просит вас зайти.

3

На исходе первых двух недель работы в НКПС Дзержинский получил от Ленина записку, с которой решил ознакомить своих заместителей — Емшанова и Фомина.

— Вот что в ней говорится, — сказал нарком и прочитал:

«29/IV.

т. Дзержинский!

Приехал (с объезда мест) Ив. Ив. Скворцов-Степанов. Рассказывает: великая *угроза транспорту,* и

железнодорожному и водному.

Во-первых, мешочники засилье берут.

Во-вторых, *совбуры* на железных дорогах посылают всюду *десятки вагонов* „комиссий“. Предлог: служебное поручение. На деле: мешочничают. Совбуров кормят.

Железнодорожные служащие сплошь-де мешочники. Спекулянты. Надо принять меры *сугубые.* Черкните два слова.

Ваш Ленин»

Положив записку в папку, Дзержинский коротко изложил содержание своего ответа Владимиру Ильичу:

— Я написал, что подробно расспрошу Скворцова-Степа-нова, подтвердил, что мешочничество, особенно на Юге, приняло прямо-таки чудовищные размеры. В связи с этим украинский Совнарком вообще запретил въезд на Украину. Кроме того, сообщил, что мы ставим на узловых станциях заградительные отряды, совбурские вагоны сокращаем. Закончил письмо так: в общем меры принимаются, но нажим слишком велик. А каково ваше мнение по затронутым в записке вопросам?

— Владимир Ильич обращает наше внимание, — сказал Емшанов, — на злоупотребления служебными, так называемыми протекционными вагонами, которые используются советскими бюрократами, этими «совбурами», для мешочничества и спекуляции. Таких протекционных вагонов, арендованных разными учреждениями, насчитывается на сети дорог свыше 900. Их прицепка к поездам и отцепка на станциях тормозят и без того слабое пассажирское движение. Наши попытки отобрать эти вагоны наталкиваются на упорное сопротивление наркоматов и ведомств.

Лицо Дзержинского нахмурилось и он предложил Емшанову подготовить докладную записку и проект постановления Совнаркома о дальнейшем ограничении пользования протекционными вагонами.

— Можете не сомневаться, что Владимир Ильич решительно поддержит нас, — заверил нарком. — Ну, а что вы думаете относительно обвинений Скворцова-Степанова в адрес железнодорожников?

— Конечно, — ответил Фомин, — среди транспортников немало спекулянтов. Социальный состав служащих весьма разнороден. Но если говорить о пролетарском ядре — о рабочих депо и мастерских, то тут надо разобраться. Мне досконально известно, как обстоит дело со снабжением железнодорожников. Состояние катастрофическое. На большинстве дорог паек

выдается в размере 15–20 процентов от положенного. А положено, как вам известно, очень мало…

— Как быть рабочему? — продолжал Фомин. — Чтобы кое-как прокормить себя и семью, он берет на неделю отпуск, получает бесплатный билет, который так и называется «провизионка», и едет в хлебные места выменивать вещи на продукты. Можно ли такого железнодорожника называть спекулянтом? Ни в коем случае! Но все же мешочником он является и помимо своей воли наносит ущерб и транспорту, и государственным продовольственным заготовкам…

— Да, — задумчиво произнес Феликс Эдмундович, — положение чрезвычайно трудное. В настоящее время нельзя ожидать от Наркомата продовольствия регулярного снабжения железнодорожников и водников. Надо самим искать какой-то выход из положения… Может быть, есть смысл добиться, чтобы НКПС получил от ВСНХ ряд мелких бездействующих ремонтных заводов, столярных и гончарных мастерских? В них нетрудно будет своими силами наладить производство плугов, борон, лопат, вил, бочек, глиняной посуды и других предметов, очень нужных крестьянам. Эти товары мы передавали бы транспортной кооперации для обмена на продукты. Прошу вас, Василий Васильевич, подумайте над этим, посоветуйтесь с ЦК профсоюза…

Затем нарком обратился к своим заместителям:

— Я ознакомился с проектом новой структуры НКПС. Прошу учесть следующее — Главное управление путей сообщения надо сохранить. Его руководителя впредь именовать «Главный начальник путей сообщения». Когда Владимир Ильич беседовал со мной, он подчеркнул, что при наркоме в качестве технического и хозяйственного руководителя должен быть «путейский главком».

— Феликс Эдмундович, — сказал Емшанов, — я хотел бы вас предупредить, что Цектран[6] настроен против сохранения Главного управления и против назначения «путейского главкома».

— Ну что ж… — произнес Дзержинский. — Утверждать проект структуры НКПС будет правительство… — Затем добавил:

— Мне бы хотелось поглубже разобраться, какие задачи первостепенной важности стоят перед нами. Предлагаю в первых числах мая созвать совещание руководящих работников наркомата, на котором Борисов сделает доклад.

* * *

В понедельник 9 мая такое совещание состоялось. Свой доклад «О ближайших ударных задачах НКПС» Борисов начал так:

— Транспорт можно сравнить с живым организмом, который перенес тяжелую болезнь и теперь начинает выздоравливать. Транспортному организму часто приходится перенапрягаться и не удивительно, что он периодами ослабевает, хиреет, и кое-кому кажется, что транспорту приходит конец. Но это вовсе не так…

«Борисов настроен оптимистически, — подумал Дзержинский. — Это хорошо!»

— Болезнь транспорта не органическая — продолжал докладчик, — и может быть излечена. Больному нужно прежде всего усиленное питание — снабжение рабочей силой, топливом, металлом, лесом, продовольствием.

«Это прописная истина, — размышляет нарком. — А если страна не может сейчас дать транспорту всего необходимого? Какой тогда выход?»

— Для всех нас ясно, — говорил дальше докладчик, — что республика находится пока в тяжелейших условиях. Государство пережило большое потрясение и нужен известный период времени, чтобы оно встало на ноги. Мы не хотим предъявлять правительству невыполнимых требований.

Подробно рассказав о том, как плохо снабжается транспорт, Борисов подчеркнул:

— Хуже всего обстоит дело со шпалами. В текущем году требуется минимум 20 миллионов шпал, а нам обещают только 5 миллионов, и я не уверен, что мы получим даже это количество. До конца года еще кое-как протянем, а к будущей весне положение может стать катастрофическим. Как бы не пришлось закрыть часть дорог.

«Шпалы!» — записал у себя Дзержинский.

— Если бы заготовку леса, изготовление и пропитку шпал полностью передали НКПС, — утверждал Борисов, — то мы сумели бы выправить положение. Однако все наши попытки в этом направлении терпели крах.

«Почему? — недоумевал Феликс Эдмундович. — Неужели ВСНХ так заинтересован в изготовлении шпал? Надо будет выяснить, почему так упорно отказывают НКПС в разрешении на заготовку и пропитку шпал».

В конце доклада Борисов в осторожных выражениях высказал несколько критических замечаний в адрес производственного отдела Цектрана за то, что тот самостоятельно занимается разработкой технических приемов и методов эксплуатации железных дорог. Не рискуя прямо говорить об этом, как о явной подмене специалистов, докладчик заявил, что «технические

руководители крайне заинтересованы в том, чтобы подобные вопросы разбирались при их участии».

Слушая докладчика, Дзержинский подумал: «Борисов не так робок, как поначалу казалось…».

Прения по докладу были менее содержательными, чем ожидал Феликс Эдмундович, но все же давали пищу для размышлений. Его поразил тот факт, что наркомат не имеет годовой программы работы транспорта, а руководствуется только месячными планами.

Емшанов внес предложение сформировать восемь временных комиссий, которые бы по разным отраслям деятельности наметили планы на летний и зимний периоды.

Дзержинский, лишь начинавший знакомиться с транспортом, не счел для себя возможным выступить на совещании и дать какие-либо указания. Но для него было ясно, что предложение Емшанова — это вынужденный выход из положения, кустарничание, а не серьезное решение вопроса. Что можно ожидать от временных комиссий, которые между делом будут заниматься планированием на квартал? Почему бы не создать в наркомате плановый орган с участием ученых, экономистов, техников и не возложить на него составление годовых планов и программу развития транспорта на несколько лет вперед? Такой «Трансплан» был бы тесно связан с Госпланом и стал бы мозгом НКПС. Надо будет посоветоваться с Кржижановским…

Совещание закончилось и нарком остался один. Перед ним лежали исписанные мелким почерком листки. Некоторые мысли были подчеркнуты. Вопросительными знаками Дзержинский отметил то, что ему было неясно. Какая разница между технической и коммерческой скоростями? Чем отличается капитальный ремонт паровозов от среднего? Еще целый ряд вопросов он решил выяснить у своего заместителя Емшанова, кадрового железнодорожника. Феликс Эдмундович понимал, что элементарные вопросы он усвоит с ходу, а вот чтобы глубоко овладеть техникой и экономикой транспорта, нужно изучить специальную литературу. Надо бы составить план своей учебы…

Феликс Эдмундович задумался, а затем начал писать:

«План моей работы
(общий и по дням на всю неделю):
Собственная подготовка — теоретическая и практическая.
Взять под личное наблюдение:
дорогу
реку

море…
Обязательное изучение серьезной ж. д. литературы».

Телефонный звонок прервал ход его мыслей. Уншлихт, заместитель Дзержинского по ВЧК, спрашивал, сможет ли Феликс Эдмундович приехать сегодня на Лубянку. Нужно посоветоваться по очень важному делу…

— Минут через двадцать приеду, — ответил народный комиссар.

Феликс Эдмундович устало потянулся и стал собирать бумаги со стола. Перед тем, как спрятать их в ящик, он еще раз просмотрел записи, сделанные на совещании. Многое прояснилось для него сегодня. И все же руководителю нельзя смотреть на вещи глазами своего аппарата. Надо будет самому выехать на линию, самому почувствовать биение пульса железных дорог… Однако печальная картина, нарисованная на совещании, видимо, отражает действительность. Транспорт тяжело болен, а материальных ресурсов для его лечения очень и очень мало.

«На чем же в первую очередь сосредоточить внимание? — мучительно думал нарком. Шпалы или паровозы? Металл или топливо? Вагоны или стрелочные переводы? Все нужно, все важно, но за что взяться в первую очередь? Где то главное звено, за которое следует ухватиться, чтобы вытащить всю цепь?..»

4

24 мая на одном из станционных путей Курского вокзала в Москве стоял готовый к отправлению служебный поезд. В голове его, за двумя паровозами, были прицеплены цистерна с нефтью и вагон для локомотивных бригад. В составе была теплушка с установленным около дверей пулеметом. По платформе расхаживали вооруженные винтовками курсанты школы ВЧК. Этим поездом нарком путей сообщения с группой сотрудников уезжал в служебную командировку на Украину, где еще рыскали многочисленные банды недобитых петлюровцев и махновцев.

Комиссар ЧК Абрам Беленький, назначенный комендантом поезда, неделю тому назад прочитал докладную записку начальника и комиссара Южного округа путей сообщения. В ней указывалось, что с начала текущего года бандиты организовали на дорогах округа 11 крушений поездов, подорвали 78 мостов, повредили 25 паровозов, вывели из строя вагонов. В стычках с бандами погибло 54 человека, из них 30 железнодорожников.

Получив такие сведения, Беленький принял особые меры

предосторожности на случай встречи с бандой. Широкоплечий, крепкого сложения, он медленно шагал вдоль состава проверяя, все ли готово к отправлению.

Вскоре приехал Дзержинский и вместе с Беленьким обошел состав. Увидев два паровоза, нарком нахмурился:

— Что за роскошь при нашей бедности? Вы не знаете, какое положение с паровозами?

— Мало ли что может случиться в дороге, Феликс Эдмундович, — оправдывался Беленький.

Дзержинский с досадой махнул рукой и направился в свой вагон. Поезд тронулся в дальний путь…

Около трех недель продолжалась поездка наркома по железным дорогам, речным и морским портам Юга. Эго было его первое длительное знакомство с положением на местах. Дзержинский проводил совещания с руководящими работниками округа, дорог, пароходств, выступал на собраниях партийного актива, посещал станции, депо, мастерские, порты, беседовал с рабочими и специалистами.

Острое чувство горечи охватывало Феликса Эдмундовича, когда он видел рухнувшие в воду пролеты железнодорожных мостов, огромные «кладбища» мертвых паровозов, вереницы сброшенных под откос вагонов, остовы полузатопленных судов… В то же время сквозь мрак разрухи он различал дальний свет — рассеивающие темноту лучи возрождения. Полуголодные, терпящие всяческие лишения люди самоотверженно трудились на своих рабочих местах. Они отапливали паровозы сырыми, шипевшими в топках дровами, водили поезда по изношенным рельсам, еле державшимся на гнилых шпалах, ухитрялись ремонтировать локомотивы и вагоны, не имея запасных частей, при отсутствии металла и других материалов. И только благодаря их сверхчеловеческим усилиям транспорт продолжал жить.

«Нет, наши труды не пропадут даром, — все более и более убеждался народный комиссар. — Живые силы транспорта победят!»

По возвращении в Москву Дзержинский прямо с вокзала направился в НКПС. Узнав о приезде наркома, к нему в кабинет вошел Фомин. В это время Феликс Эдмундович разговаривал по телефону и жестом пригласил его сесть.

— Еще одно возмутительное дело, — возбужденно говорил трубку Дзержинский. — На складах завода, принадлежавшего Фрумкину, хранилось шесть тысяч пудов телеграфной проволоки. И вот, представьте себе, кто-то распорядился передать ее на изготовление гвоздей… А наша железнодорожная связь задыхается от нехватки проводов.

В голосе Дзержинского зазвучали суровые нотки:

— Прошу немедленно дать телеграмму в губчека о срочном расследовании, кем отдано такое дикое распоряжение. Кроме того, если еще не успели всю проволоку израсходовать на гвозди, немедленно наложите на нее запрет…

Положив трубку, Феликс Эдмундович пояснил Фомину:

— Это я Благонравову звонил… Судить надо за такое головотяпство.

Успокоившись, нарком спросил:

— Что в наркомате нового?

— Вы получили телеграмму Ленина о борьбе с мешочничеством? — ответил Фомин вопросом на вопрос.

— Получил. А откуда вы знаете об этой телеграмме?

— 27 мая я присутствовал на заседании Совета Труда и Обороны. Вдруг получаю записку от Ленина:

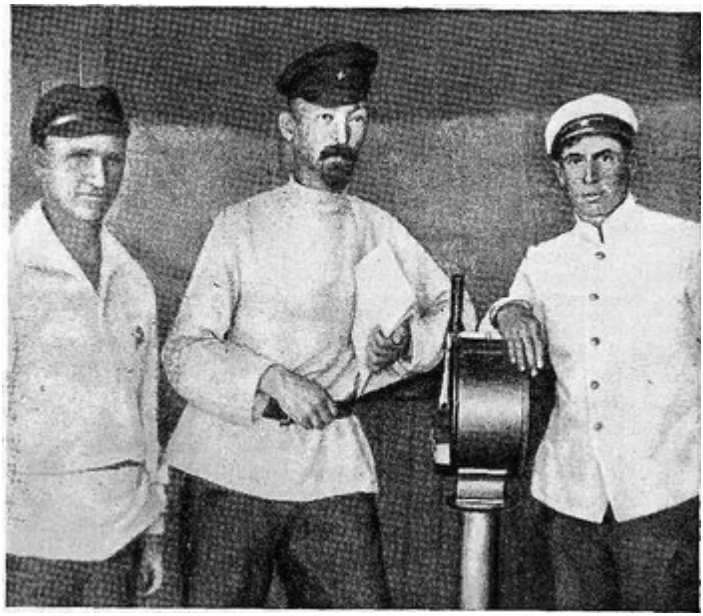
«Насчет мешочников я завален жалобами с Украины. Как быть? Послать суровый приказ Благонравову и НКПС?»

— Прочитал и подумал, лучше всего будет, если Владимир Ильич сообщит об этом непосредственно вам в Южный округ, и вы на месте сумеете принять меры. Так я ему и написал. А он шлет мне вторую записку и спрашивает ваш адрес. Я ответил, что телеграмму следует направить в Южный округ путей сообщения для передачи вам по месту нахождения… На этом же заседании Владимир Ильич интересовался, как продвигаются продовольственные грузы с Украины в Россию и каково примерно число мешочников на южных дорогах.

— Больше указаний от Владимира Ильича не поступало?

— Были, Феликс Эдмундович! Помните, мы говорили о тяжелом продовольственном положении железнодорожников? Вы еще тогда советовали подумать, как организовать на мелких приятиях производство товаров, нужных крестьянству, для обмена через транспортную кооперацию на продовольствие…

— Помню, помню, — живо откликнулся нарком. — Ну и что же?



Ф. Э. Дзержинский на пароходе «Нестор-летописец». 1921 г.

В мае-июне 1921 года Ф. Э. Дзержинский совершил поездку по железным дорогам, речным и морским портам юга. В Николаеве он пересел с поезда на старенький пароходик «Нестор-летописец». Оттуда направился в Херсон, а затем в Одессу.

— В начале июня я направил в ЦК РКП (б) и Ленину письмо, в котором просил от имени НКПС и Цектрана о передаче нам из ВСНХ небольших бездействующих предприятий.

— Как к этому отнесся Владимир Ильич?

— Я просил, чтобы Политбюро обсудило этот вопрос, но Владимир Ильич решил по-другому. Мне позвонили из управления делами СТО и сообщили резолюцию Ленина на моем письме. Я записал ее, вот она:

> «Тов. Смольянинов! Это надо сделать созывом экстренного совещания наркомов: НКПС + ВСНХ + (? РКИ?). Фомин мог бы и должен бы *сам* это сделать. Созвонитесь и устройте.
>
> *Ленин»*

— Вы созвали это совещание? Договорились? — с нетерпением спросил нарком.

— Нет еще. Я условился завтра встретиться. Да, чуть не забыл вам рассказать. Тогда же мне по телефону Смольянинов прочитал записку Ленина о протекционных служебных вагонах. Владимир Ильич возмущен их огромным количеством и пишет: «Верх безобразия!» Он просил управляющего делами навести справку, когда вопрос о протекционных вагонах будет обсуждаться в Совнаркоме и напомнить ему об этом.

— Я уверен, поддержка Ленина обеспечена, — сказал Дзержинский.

— Феликс Эдмундович, каковы ваши впечатления от поездки на Юг?

— Сейчас расскажу. Пригласите, пожалуйста, Борисова. Я хочу, чтобы он немедленно принял меры к исправлению замеченных нами недостатков.

Когда Борисов пришел, Дзержинский раскрыл записную книжку и сказал:

— Несколько общих замечаний. Первое — транспортные органы на местах слишком обособлены от местной власти. Это в корне неправильно. При встречах на совещаниях с руководящим составом железнодорожников и водников я разъяснял — теперь НКПС взял другой курс. Для восстановления транспорта требуется крепкая связь с местной властью и полная согласованность в действиях. Василий Васильевич, — обратился он к Фомину, — нужно дать об этом директиву начальникам и комиссарам дорог. Второе — бросается в глаза избыток штата на линии, особенно конторских служащих. Нужно продолжать сокращение. Третье — почти повсеместно наблюдаются огромные простои вагонов под погрузкой и выгрузкой. Прошу вас, Иван Николаевич, установить нормы простоя вагонов и строго требовать их выполнения… Далее. Мы убедились, что начальники дорог и служб очень редко выезжают на линию и в результате она лишена живого руководства. Подготовьте приказ, обязывающий руководителей часть времени проводить на местах.

— Феликс Эдмундович! Не мешало бы и начальников наших управлений подтолкнуть, — заметил Борисов. — Они тоже сиднем сидят в наркомате и без конца сочиняют приказы…

— Совершенно верно! Я лично убедился, как бумажный поток заливает линию. В Екатеринославе мне передали любопытное письмо от инспектора при начальнике дорог. Автор письма, американский инженер-механик, пишет, что Октябрьский переворот захватил его «своим грандиозным размахом и чистотой своих идеалов», и он решил остаться в России. В то же время американец указывает, что в управлениях дорог царит «бумажная вакханалия». Вот заключительные строки его письма:

«…Не могу остаться на работе в каких-либо канцеляриях. Я могу работать там, где есть работа, а не бумага. Хочу отдать последние силы на строительство новой жизни, совершенно голодный, разутый и раздетый, но на действительную работу, а не на канцелярщину… Я слышал, что в Севастополе имеется торговый флот с разнообразными недействующими машинами. Я бы мог их восстановить — это есть работа… Прошу Вашего распоряжения».

Кончив читать, Дзержинский добавил:

— Я очень сожалею, что не имел возможности побеседовать с этим инженером, но в своем письме он затронул несомненно жгучий вопрос. Вот, например, факты, которые выявила наша комиссия. В настоящее время каждый начальник линейного отдела обязан телеграфом представлять суточный отчет по вагонному хозяйству восьми инстанциям. Я на транспорте человек новый, но беру на себя смелость утверждать, что это никому не нужно, более того — недопустимо. Начальники дорог со мной согласились, но кивают на НКПС — он-де требует… Прошу вас, Иван Николаевич, срочно заняться сокращением отчетности.

Борисов согласно кивнул головой.

— Еще один важный вопрос поднимают на линии в связи с новой экономической политикой, — продолжал Дзержинский. — Да, кстати, Василий Васильевич, как обстоит дело с декретом Совнаркома о введении платности услуг на транспорте?

— Комиссия скоро закончит составление проекта, — ответил Фомин. — Полагаю, что через две-три недели Совнарком утвердит его.

— Дело в том, — подчеркнул нарком, — что в управлениях дорог и линейных отделах некому заниматься коммерческой работой. Я и сопровождающие меня сотрудники пришли к выводу, что в службах эксплуатации следует организовать коммерческую часть. Как вы считаете?

— Совершенно необходимо, — согласился Борисов.

— Тогда действуйте… Как вы знаете, — продолжал Дзержинский, — мы проводили совещания в Курске, Харькове, Ллександровске, Екатеринославе, Николаеве, Херсоне, Одессе. На обратном пути остановились в Киеве. Подробные протоколы и решения совещаний будут розданы членам коллегии и начальникам управлений. Из срочных дел прошу записать следующие. В Харькове я поставил перед Южным округом задачу создать запас топлива для осенних перевозок нового урожая. Нужно через Главтоп помочь округу. В Александровских железнодорожных мастерских обнаружено большое количество

паровозных бандажей. Иван Николаевич, не отправить ли нам часть из них на дороги Севера?

— Обязательно отправим, Феликс Эдмундович, только не на северные дороги, а в Сибирь — там их совсем нет…

— Руководителей Екатерининской дороги очень волнует вопрос о восстановлении Кичкасского моста через Днепр. Темпы работ там очень медленные, и в связи с этим они опасаются за осенние перевозки хлеба. По прямому проводу я передал записку в Укрсовтрударм о том, что восстановление моста следует вести вне всякой очереди, и предложил выдавать строителям усиленные пайки и премии мануфактурой.

— Василий Васильевич! — повернулся нарком к Фомину, — запросите, сколько мануфактуры потребуется и отпустите ее из нашего фонда. Я утвердил решение нашей комиссии: при восстановлении моста в назначенный срок выдать каждому рабочему по три аршина мануфактуры, а при досрочном окончании стройки — по одному аршину за каждый сэкономленный день…

— Какое впечатление у вас от Екатерининской дороги? — спросил Борисов.

— Впечатление?.. Управление дороги плохо связано с линией, а еще хуже с местными органами власти. Много бюрократизма, волокиты. А вот руководители службы материального снабжения — люди энергичные. Не жалуются, что центр их не снабжает, а сами стараются изыскать все возможное на месте. Они организовали ряд подсобных предприятий и почти полностью удовлетворяют свои нужды в запасных частях. В результате дорога не только выполняет свой план ремонта вагонов, но и берется ремонтировать порожняк для других дорог. Прошу это учесть, Иван Николаевич, и отметить приказом инициативу и самодеятельность работников материальной службы управления Екатерининской дороги… Не забудьте, пожалуйста…

— Не беспокойтесь, Феликс Эдмундович, я все записываю, — ответил Борисов.

— Очень важно поощрить их, — подчеркнул Дзержинский, — потому что в наше время инициатива и самодеятельность служащих — довольно редкое явление. На местах они привыкли только к роли бессловесных исполнителей, а решать, мол, пусть решает начальство наверху…

— Совершенно верно! — подтвердил Борисов. — Испокон века так повелось на железных дорогах…

— Мне пришлось лично в этом убедиться, — продолжал нарком. — В Курске я узнал, что верст полтораста южнее, не

доезжая Харькова, скопилось несколько составов с крепежным лесом, в котором так нуждаются шахты Донбасса. Решил выяснить, в чем дело. Приезжаем на станцию, мне докладывают, что «пробка» образовалась из-за отсутствия топлива для паровозов и что несколько вагонов леса уже расхищено…

— О задержке этих составов я получил телефонный запрос от Главугля, — заметил Фомин.

— Вызываю к себе начальника станции. Оказывается, бывший начальник в свое время сбежал с отступавшими войсками Деникина, а старший помощник ушел в банду. Обязанности начальника исполняет младший помощник, уже пожилой человек, видимо, из низших служащих. Спрашиваю его: кто расхитил лес? Взволнованно докладывает, что через узел прошло несколько эшелонов демобилизованных красноармейцев, которые, не найдя на станции топлива для своих паровозов, сорвали пломбы с трех вагонов и забрали лес. Он возражал, протестовал, но не имел физической возможности воспрепятствовать этому…

— У нас тоже имеются донесения о подобных фактах расхищения топлива, — сообщил Борисов. — Агенты станций действительно бессильны в таких случаях…

— Не об этом речь, — возразил нарком. — Меня интересовало, отчего начальник станции не пожертвовал одним вагоном леса, чтобы вывезти в Донбасс все скопившиеся составы. Он пояснил, что без приказа не мог этого сделать. Спрашиваю, почему он сам, по своему почину, не связался с управлением дороги, почему телеграфно не запросил разрешения угольщиков? Такое разрешение, несомненно, было бы им получено, ведь шахты стоят из-за отсутствия крепежа. «Виноват, — отвечает, — не мог решиться. Я человек маленький, боялся, что за самоуправство и вмешательство не в свое дело могут снять с работы… А у меня паек, казенная квартира с огородом. Семья, дети… Куда я денусь?..»

— Типичная картина, — проронил Борисов. — В старое время за самостоятельные действия жестоко наказывали такую «мелкую сошку», как помощник начальника, дежурный по станции и т. п.

— Да… — задумчиво подтвердил Дзержинский. — Тогда подавляли инициативу маленьких людей, отучали самостоятельно думать… А теперь после моей беседы с начальником станции у него как будто мысль проснулась и он понял, что сейчас каждый призван думать, принимать решения. А человек он, видимо, неплохой…

Заглянув в лежащую перед ним записную книжку, нарком обратился к Борисову:

— Юго-Западная дорога ввела премирование паровозных бригад за экономию топлива и добилась неплохих результатов. Этот опыт следует распространить на других дорогах. Вот как будто и все из самых неотложных вопросов.

Дзержинский встал из-за стола, прошелся по кабинету и, остановившись напротив Фомина и Борисова, неожиданно сказал:

— Нет, не все. Есть еще один очень важный вопрос, не терпящий отлагательства.

— Что именно, Феликс Эдмундович? — заинтересованно спросил Фомин.

— Знаете ли вы, что дети железнодорожников лишены возможности учиться, что почти все станционные школы закрыты? Нам случалось останавливаться на станциях, и я разговаривал с рабочими. Они крайне обеспокоены тем, что их дети не учатся. В одной из бездействующих школ во дворе бесцельно слонялась группа ребят. Я заговорил с ними, спросил, хотят ли они учиться?

— Спрашиваешь, дядя… — серьезно ответил мальчик лет одиннадцати. — Ведь без грамоты не станешь машинистом, правда? А я хочу, как мой батька. Он четыре года в церковно-приходской школе учился, потом в железнодорожное техническое училище пошел. Стал механиком первого класса…

— В чем же дело? — недоуменно задал вопрос Дзержинский. — Почему железнодорожные школы закрыты? Пусть мы бедны, не можем накормить детей досыта, но учить их, обогащать знаниями? Оказывается, технические училища тоже закрыты? А ведь там готовили машинистов, техников, дорожных мастеров. Неужели НКПС не может содержать эти училища за свой счет?

— Разрешите, Феликс Эдмундович, — обратился к наркому Борисов. — Технические училища действительно были гордостью русских железных дорог. За три года сыновья рабочих получали там прекрасную теоретическую и практическую подготовку. В них готовились не только квалифицированные, но и культурные кадры потомственных железнодорожников…

— Многие коммунисты, ныне занимающие высокие командные посты, были питомцами этих училищ, — подтвердил Фомин. — Может быть, вызвать сотрудника, который еще много лет назад занимался профтехобразованием и в курсе этих дел…

— Пригласите, пожалуйста, — попросил нарком.

Вызванный Фоминым сотрудник вскоре пришел и сообщил, что железнодорожные школы и училища никто не закрывал. Они сами по себе закрылись после того, как в 1919 году все учебные заведения транспорта перешли в Наркомат просвещения.

Отделам же народного образования на местах было не до школ на станциях, они далеки от нужд железных дорог, а главное, у Наркомпроса нет средств. Преподаватели, перестав получать жалованье, пайки, бесплатные железнодорожные билеты и лишившись льгот, которые они имели на транспорте, разошлись кто куда.

— По сведениям нашего профсоюза, в школах теперь учится менее трети детей железнодорожников, — закончил свое сообщение сотрудник.

— Менее одной трети… — сокрушенно повторил Дзержинский. — А почему вы согласились передать учебные заведения Наркомпросу?

— Нашего согласия не спрашивали, Феликс Эдмундович. Наркомпрос провел через Совнарком постановление о том, что руководство просвещением должно находиться в одних руках.

— В принципе это правильно, но нельзя отрываться от жизни. Мы не можем равнодушно взирать на крушение образования на транспорте, — решительно сказал Дзержинский. — Это не менее опасно, чем крушение поездов. Транспорт без просвещения, без культуры жить не может. Надо добиться, чтобы школы и технические училища были нам возвращены. Начнем со школ для детей. Я поговорю с Луначарским. Думаю, он нас поймет и согласится.

— А вас я попрошу, — обратился нарком к сотруднику, — подготовить данные о том, какая сеть школ была на транспорте в старое время, сколько средств тратилось на образование и какой процент от всех расходов Министерства путей сообщения составляли эти затраты.

Дзержинский повернулся к Фомину:

— Василий Васильевич! Как вы думаете, откуда нам взять средства на содержание школ?

Фомин развел руками:

— Нет у нас таких ассигнований. Какую-то часть средств может быть Наркомпрос даст? Во всяком случае, пайки для учителей он обязан выделить…

— А что если мы своей властью установим для нужд просвещения небольшие сборы, какие-нибудь обложения на услуги, оказываемые клиентуре? Поговорите с нашими юристами. Думаю, что тут противозаконного ничего нет. Собранные суммы пойдут на обучение детей и повышение квалификации рабочих. Ведь те, кто пользуется услугами транспорта, тоже заинтересованы в росте мастерства и культурности железнодорожников…

— Феликс Эдмундович, как вы себе представляете эти сборы

и обложения? — спросил Фомин.

— Ну, скажем, отчисление какого-то процента выручки от продажи пассажирских билетов, кроме пригородных, конечно… Я бы направил в фонд просвещения всякие штрафы, значительно повысил бы плату за пользование протекционными вагонами, отчислял бы половину выручки от продажи перронных билетов… Надо посоветоваться с нашими финансистами. Но прежде всего я поговорю с Луначарским.

Дзержинский позвонил по телефону:

— Анатолий Васильевич! Здравствуйте, Дзержинский. Хочу к вам заехать, поговорить. Очень рады будете? Посмотрим. Когда? Сейчас, минут через двадцать буду. Что у меня загорелось? Просвещение горит на транспорте…

* * *

По звонку Дзержинского Луначарский догадался, что сегодня возобновится давний спор Наркомпроса и НК.ПС о железнодорожных школах. Он помнил, с какой неохотой подчинились транспортники постановлению Совнаркома, доказывая, что местные отделы народного образования не смогут руководить школами на линии и содержать интернаты для детей с разъездов и остановочных пунктов. Вероятно, все же они были правы, если теперь, как сказал Феликс Эдмундович, просвещение горит на транспорте. Видимо, многие дети железнодорожников остались вне школы, если Дзержинский, только-только начавший вникать в сложные проблемы транспорта, оставив все свои срочные дела, сам спешит в Наркомпрос.

Луначарский не удивился, что этот невероятно занятой человек сам едет к нему, а не посылает кого-нибудь из своих заместителей. Анатолий Васильевич знал, как Дзержинский любит детей, как близко принимает к сердцу все, что их касается.

Полгода назад был такой же внезапный звонок по телефону и вскоре председатель ВЧК появился у него в кабинете, полный решимости и энергии. Без всякого предисловия он тогда заявил, как нечто уже твердо решенное:

— Я хочу бросить некоторую часть моих личных сил, а главное сил ВЧК на борьбу с детской беспризорностью…

Такая постановка вопроса поразила тогда Луначарского своей неожиданностью и необычайностью. Силы Всероссийской чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией и саботажем бросить на борьбу с детской беспризорностью!

Луначарскому хорошо запомнились проникновенные слова

Дзержинского:

— Я пришел к этому выводу, исходя из двух соображений. Во-первых, это же ужасное бедствие! Ведь когда смотришь на детей, так не можешь не думать — все для них! Плоды революции не нам, а им! А между тем, сколько их искалечено борьбой и нуждой. Тут надо прямо-таки броситься на помощь, как если бы мы видели утопающих детей. Одному Наркомпросу справиться не под силу. Нужна широкая помощь всей советской общественности…

И вот через полгода Дзержинский снова сидит у него в кабинете, как всегда подтянутый, серьезный, горящий внутренним огнем, и снова его волнует вопрос о судьбах детей, на этот раз детей железнодорожников.

Для участия в разговоре с Дзержинским Луначарский пригласил некоторых членов коллегии и сотрудников Наркомпроса. Большинство из них знало, о чем пойдет речь, и заранее было настроено против предложения НКПС о передаче станционных школ в ведение транспорта.

Особенно горячилась заведующая одним из отделов Наркомпроса, уже немолодая женщина с мужеподобным лицом и стрижеными волосами. Она непрерывно курила и, несмотря на то, что в кабинете было душно, не снимала с плеч кожаной куртки.

Попросив у Луначарского слова, она стала резко возражать Дзержинскому и назидательным тоном поучать, что методическое руководство образованием должно быть строго централизовано. Нельзя разбазаривать школы по ведомствам и поэтому никто не позволит железнодорожникам разбивать на куски единое целое — народное просвещение.

Дзержинский вспыхнул. На его бледном лице от волнения выступил румянец, но он не бросил ни одной реплики.

— Разрешите ответить? — обратился Дзержинский к Луначарскому.

— Я не ведомственник, и вам не советую быть им, — горячо говорил он и его взволнованные слова торопливо, как волны, в бурю, накрывали друг друга. — Руководство? Пожалуйста! Обеспечьте за собой руководство полностью. Напишите какой хотите устав. Готов подписать не глядя! Вам просвещенцам и книги в руки. Но администрировать и финансировать дайте нам. В чем дело? Мы можем прибавлять какие-то гроши к каждому билету. И вот возможность учить десятки тысяч детей, учить может быть немного лучше, чем остальных…

— Привилегию детям железнодорожников? И вы хотите, чтобы Наркомпрос поддержал это? — запальчиво вопрошала заведующая отделом.

— Да, привилегию. Или вы хотите непременно сдернуть детей транспортников до той нищеты в деле образования, в которой сейчас вынуждены барахтаться ваши школы? Ведь мы же, НКПС, общий уровень школ поднять не можем? Эти наши деньги мы вам отдать на все дело образования не можем? Зачем же вы хотите помешать, чтобы дети рабочих хоть одной категории имели эту, скажем, «привилегию» — учиться немножко лучше? Я знаю, что придет время и это совсем не нужно будет…

Луначарский слушал Дзержинского и думал:

— «Какая неповторимая личность! С какой огневой убежденностью отстаивает он свои мысли, с какой страстностью стремится убрать с дороги ведомственную волокиту! Как не жалеет он себя, как щедро отдает заботе о детях, особенно волнующей его, свои силы, свое сердце…».

А Феликс Эдмундович уже произносил заключительные слова:

— Я вовсе не сепаратист. Только, знакомясь с этим делом, я увидел, что многочисленная группа детворы из-за ведомственной распри может пострадать в своем обучении. А этого нельзя. Что хотите, какие хотите условия, только без вреда для самих детей…

Выступать после Дзержинского желающих не нашлось. В заключительном слове Луначарский горячо поддержал его. А через два месяца в газете «Гудок» появились первые сообщения о том, что началась передача станционных школ из ведения Наркомпроса железнодорожникам.

* * *

В это утро Дзержинский проснулся на рассвете. Он пытался вновь уснуть, но безрезультатно.

Феликс Эдмундович оделся, прошел на кухню, взял чайник и направился в кубовую за кипятком. Затем выпил сталакан чаю с бутербродом и тихо, чтобы не разбудить жену и сына, вызвал по телефону машину.

Утро выдалось холодное, облачное. А Дзержинский был одет по-летнему. Полной грудью вдохнул он свежий воздух и, сняв белую фуражку, подставил голову ветерку.

Часы показывали ровно шесть, когда он открыл дверь главного подъезда НКПС. Увидев наркома в такую рань, вахтер встретил его удивленным взглядом, вытянулся и откозырял.

Феликс Эдмундович углубился в чтение материалов, подготовленных финансово-экономическим управлением. Немало ночных часов потратил он на то, чтобы вникнуть в финансовые

проблемы транспорта.

Вот какие-то итоговые данные на одной из страниц показались ему сомнительными. Открыв дверцу в тумбе стола, он вынул арифмометр и стал подсчитывать итог. Так и есть — обнаружилась большая ошибка. Видимо, машинистка, перепечатывая с оригинала, поставила не ту цифру. Но и финансисты хороши, дают наркому на подпись докладную записку в СТО, не сверив цифры с оригиналом. Безответственность!

Хорошо, что Маша, молоденькая сотрудница из финансового управления, показала, как пользоваться арифмометром. Она очень робела учить народного комиссара, а вот сам нарком не стеснялся под ее диктовку выполнять четыре действия арифметики. Немудреная техника, но полезная вещь — облегчает и ускоряет подсчеты…

Подписав докладную записку, Феликс Эдмундович решил эти материалы сложить в отдельную папку. Он позвонил секретарю. Никто не пришел. «Да, ведь еще нет девяти часов», — вспомнил нарком и направился в приемную, чтобы найти папку в секретарском шкафу.

Открыв дверь, он неожиданно увидел сидевшего на стуле пожилого железнодорожника в поношенной, но аккуратно выглаженной форме. На коленях у него лежал деревянный чемоданчик с домашней снедью. Видимо, собирался завтракать.

Когда Дзержинский вошел, железнодорожник вскочил со стула и смущенный держал в руках раскрытый сундучок.

— Здравствуйте, товарищ, — сказал нарком и подошел к нему. — Садитесь, садитесь, продолжайте завтракать, — и невольно глянул внутрь чемоданчика.

На чистой холщевой тряпице лежали буханка домашнего хлеба, бутылка молока, несколько яиц и кусок свиного сала.

«Недурно, — подумал Дзержинский. — Ни один наш нарком так не завтракает. Видимо — это путеец, имеет свое хозяйство, а вот наши мастеровые — голодают…»

— К кому вы приехали? — спросил он продолжавшего стоять железнодорожника, успевшего закрыть и поставить на пол чемоданчик.

— К наркому путей сообщения. Я на его имя прошение писал.

— К наркому? Заходите, поговорим…

Путеец вошел в кабинет и робко сел в кресло.

— Откуда вы? Как фамилия?

— Зайцев, артельный староста со станции Коренево.

— Зайцев? Помню, помню — мне докладывали о вашем заявлении. Вас как будто уволили с работы, вот только не

припомню за что…

— За сход с рельсов резервного паровоза… Первое происшествие на моем участке за 25 лет… Шпалы гнилые, скрепления не держатся… Да где их взять? Пять лет не получаем, ходим по путям да собираем старые болты и гайки…

— Значит вы ни в чем не виноваты?

— Виноват, не досмотрел…

— Вас, конечно, правильно уволили. Хорошо, что паровоз резервом шел, а если бы с поездом?

— Виноват… Первый раз за 25 лет…

— Вот это мы и учли. Я приказал наложить на вас строгое взыскание и восстановить на работе. Разве вам об этом не сообщили?

— Никак нет. Благодарю за снисхождение…

— А теперь расскажите, как у вас живут путейцы?

— По нонешним временам, товарищ комиссар, живут, сказал бы, ничего себе, самостоятельно… В полосе отчуждения огород имеем, некоторые там даже хлеб сеют, сенокос нам дают, держу корову, двух поросят, куры есть. Возни, конечно, с ними много, зато можно сказать, сыты, не так, как деповские живут…

— Вы, вероятно, все время своему хозяйству уделяете, вот у вас и крушение случилось…

— Виноват, больше такого не будет.

В это время приоткрылась дверь кабинета и заглянул растерянный секретарь.

— Извините, Феликс Эдмундович. Я не думал, что вы так рано приедете…

— До свидания, товарищ Зайцев, — обратился Дзержинский к путейцу. — Пройдите с секретарем к комиссару отдела пути, там найдут ваше заявление и дадут на руки копию приказа. Но учтите наш разговор…

— Феликс Эдмундович, — сказал секретарь. — В приемной сидит комиссар Александровской дороги Гразкин. Вы сможете его принять?

— Пусть заходит.

Дзержинский приветливо поздоровался с Гразкиным. От его внимательного взгляда не ускользнуло, что комиссар учащенно, тяжело дышал.

— Вы нездоровы? — спросил нарком.

— Нет, это так, одышка…

— На второй этаж поднялись и уже одышка? У врача были?

— Нет, Феликс Эдмундович, это просто слабость…

— А как питаетесь?

— Как все.

— А если поподробнее. В управлении дороги есть столовая?

— Столовой нет. По правде сказать, питаемся неважно. Как вы знаете, комиссарский состав получает в день по восьмушке хлеба. Вот только грибами спасаемся. Семья живет в Одинцове, кругом леса. Жена грибы собирает, жарим, суп варим, сушим на зиму…

— Да, — погрустнел Дзержинский. — Знаю, что комиссары голодают, а работают много. Я поставлю вопрос перед Совнаркомом о переводе комиссаров на рабочий паек… Ну, Докладывайте, что у вас на дороге.

— Похвалиться нечем, — сказал Гразкин.

Он кратко сообщил о положении на Александровской дороге и со вздохом добавил:

— Жмешь, жмешь, а вроде бы впустую… Приказов немало издаем, но, по правде говоря, многие из них не выполняются…

— А в чем дело?

— Дают себя знать обывательские настроения. Есть немало людей, не заинтересованных в производстве. Все, что могут, они тащат с железной дороги к себе, домой… Беда — мало на кого можно опереться, Феликс Эдмундович…

Дзержинский недовольно посмотрел на комиссара:

— В такой экономически отсталой стране, как наша, не удивительно, что живучи подобные настроения. На то мы и большевики, чтобы преодолевать их и находить людей, на которых можно опереться. Вы, вероятно, в служебном вагоне объезжаете узловые станции вместе с начальником дороги… Вас встречают с рапортом… Это не общение с массами… Устанавливайте личные связи с рядовыми железнодорожниками, беседуйте с ними по душам. Присматривайтесь и к работе инженеров. Это неправда, что все враждебно к нам относятся. Присматривайтесь, выявляйте, кому из специалистов можно доверять, поддерживайте таких. И вы увидите, как много найдете людей, на которых можно опереться…

Гразкин ушел. Нарком задумался о неотложных делах. Как выполнить решение правительства о помощи голодающему Поволжью? Предстояло срочно доставить в пострадавшие районы 36 миллионов пудов хлеба и пять миллионов пудов семян для осеннего сева. А оттуда — вывезти в другие губернии около полутора миллионов крестьян, главным образом женщин и детей…

По подсчетам Цужела,[7] для выполнения этого срочного задания не хватит исправных паровозов и вагонов. Вся надежда на ускоренный ремонт подвижного состава. Отдел тяги готовит приказ по этому поводу. Но приказ может остаться бумажкой, как

и многие другие приказы. Надо обратиться через газету к мастеровым, этим уставшим и недоедающим рабочим, рассказать им, в какую страшную беду попали миллионы людей и чем они, транспортники, могут помочь голодающим.

Дзержинский вызвал машинистку и начал диктовать:

> «Товарищи железнодорожники и водники! На нашу социалистическую Родину надвинулось страшное несчастье. Поволжье — житницу России — постиг небывалый неурожай. Под палящими лучами солнца хлебороднейшая местность превратилась в пустыню…»

Мысленным взором Феликс Эдмундович видел опухших от голода людей, несчастных матерей, которые в отчаянии суют пустую грудь орущим младенцам, истощенных детишек с потухшими глазами, собирающих на пустырях бледно-зеленую лебеду…

И он продолжал диктовать:

> «Миллионы трудовых крестьян Поволжья с их женами и детьми обречены на голодную смерть, а их хозяйства — на разорение.
>
> Рядом с голодом идет страшная его спутница — холера, уничтожающая тысячи человеческих жизней беднейших крестьян и рабочих.
>
> Нужна немедленная помощь!..»

С душевным волнением обращался Феликс Эдмундович к добрым чувствам тружеников транспорта, к совести и солидарности рабочих людей:

> «Товарищи! От вас зависит *усиленный выпуск из ремонта паровозов и вагонов для перевозки семян и хлеба голодающим.* Только вы можете без малейшей задержки продвигать продовольствие и семена на поддержку умирающих…»

Когда машинистка ушла, секретарь доложил, что в приемной ждет сотрудник отдела тяги Гришин, вызванный на одиннадцать часов утра.

Здороваясь с Гришиным и как всегда внимательно вглядываясь в лицо собеседника, Дзержинский уловил в его облике что-то отдаленно знакомое.

— Скажите, — спросил он, — мы с вами не встречались когда-нибудь в прошлом?

— Встречались, Феликс Эдмундович, — улыбаясь, ответил Гришин. — Это было много лет тому назад. Мы некоторое время вместе сидели в одном тюремном коридоре Варшавской Ратуши, а затем в тюрьме Павиак.

— Да, да, теперь вспоминаю. Зрительная память меня не подводит. Я вызвал вас по такому вопросу, товарищ Гришин. Мне рекомендовали вас как очень опытного котельщика и старого коммуниста. Вам известно, что по указанию Ленина заказано 1000 мощных паровозов в Швеции и 700 — в Германии. Так вот имеются сигналы, что шведские капиталисты, хоть и дерут высокую цену, все же пытаются всучить нам локомотивы плохого качества. На заводе Нюдквист-Гольм приемщиком готовых машин служит швед Свенсон. Оказывается — он раньше жил в России и эмигрировал после Октябрьской революции. Его следует немедленно отстранить, так как доверять ему ни в коем случае нельзя. И вот мы решили послать вас в Швецию главным приемщиком паровозов. Согласны?

Гришин молча кивнул головой.

Однако нарком увидел в глазах своего собеседника какое-то беспокойство, озабоченность.

— Вы я вижу не очень-то довольны моим предложением. Скажите прямо — в чем дело?

— Беспокоюсь я, Феликс Эдмундович. У меня в Москве останется трое малых детей… Как проживут они без меня в такое голодное время?..

— Не волнуйтесь. Ваш паек будет полностью им доставляться на дом. Я лично дам поручение заботиться о ваших детях. Можете быть совершенно спокойны. Счастливого пути!

Дзержинский крепко пожал Гришину руку, а когда он ушел, что-то записал в своем блокноте.

6

Заседание «малой коллегии»[8] началось, как всегда, в 12 часов.

— Прежде чем перейти к текущим делам, — сказал Дзержинский, — хочу сделать несколько срочных сообщений.

— Первое — о наших вопросах, обсуждавшихся на Пленуме ЦК РКП (б). Вы знаете, что 7 августа я представил в ЦК докладную записку, в которой положение на транспорте охарактеризовал как тяжелое, внушающее большие опасения. В докладе особо выделил мысль, что без подъема активности коммунистов — железнодорожников и водников — нам транспорт

не поднять.

— Пленум ЦК, — продолжал нарком, — утвердил мои предложения с дополнениями и изменениями, внесенными Владимиром Ильичей. Все наши просьбы удовлетворены, в том числе о создании в ЦК и губкомах РКП (б) транспортных подотделов, которые будут объединять и направлять партийно-политическую работу на транспорте. Это очень важно…

— А как насчет передачи необходимых нам предприятий из ведения ВСНХ в НКПС? — спросил Емшанов.

— И в этом вопросе нам пошли навстречу, — ответил нарком. — Далее я хотел сообщить, что 2 августа написал Владимиру Ильичу записку с изложением двух схем построения аппарата НКПС — наш проект и проект Цектрана. Я дал краткую характеристику обеих схем, подчеркнув, что Цектран против сохранения должности Главного начальника путей сообщения и за то, чтобы все управления возглавлялись только членами коллегии, а не специалистами, как теперь. Затем я просил Владимира Ильича ускорить утверждение структуры НКПС, так как оглашение в «Гудке» позиции Цектрана вносит неуверенность в среду спецов. Для наглядности я нарисовал обе схемы, приложил номер «Гудка» и направил Ленину.

5 августа мне передали телефонограмму такого содержания:

> «Получил Вашу записку с изложением двух схем. Вполне согласен с Вами, что надо отстоять схему НКПС с сохранением должности и самостоятельности главного начальника. Мне сообщили, что Рудзутак приезжает к 15—VIII, надо бы ускорить его приезд.
>
> Черкните, довольны ли Вы теперешним путейским главкомом и каких имеете еще на всякий случай кандидатов на этот пост.
>
> *Ленин»*

— Это прямо-таки поразительно, — бросил реплику Фомин, — насколько Владимир Ильич интересуется деятельностью «путейского главкома».

— Потому что, — подчеркнул Дзержинский, — никто так близко не принимает к сердцу все, что касается транспорта, как Ленин. Помните, я в конце апреля зачитывал вам записку Владимира Ильича относительно беседы, которую он имел со Скворцовым-Степановым, утверждавшим, что железнодорожники это сплошь-де мешочники и спекулянты.

1 августа Скворцов-Степанов написал письмо в ЦК партии, в котором повторил свои прежние обвинения. Владимир Ильич

переслал его мне с пометкой: «Черкните Ваш отзыв». Я прочитаю вам отрывок из письма Скворцова-Степанова:

> «…В среду железнодорожников внесен величайший разврат. Начинают гонять вагоны и целые поезда под тем предлогом, что железнодорожники должны использовать свободу торговли для собственного снабжения. В Екатеринбурге я видел, как с такого поезда железнодорожники тащили по 500 и более яиц, будто бы для себя, а в действительности для спекуляции. Посадка на поезда производится за „плату натурой“ поездным бригадам. Создается атмосфера разложения, в которой задачи собственно транспорта отодвигаются на задний план.
>
> Может быть нужно было бы открыто ввести за проезд „натурплату“ в той или иной форме…».

— То место, — сообщил Дзержинский, — где Скворцов-Степанов пишет об оплате за проезд натурой, Владимир Ильич отчеркнул и сбоку пометил: «чепуха!». Так что отношение Ленина к этому предложению совершенно определенное. Затем Скворцов-Степанов высказывает сомнение в целесообразности премирования на транспорте натурой за ударный труд. Вот что я ответил Владимиру Ильичу:

> «Придется еще много сил приложить для борьбы с незаконным проездом и взяточничеством бригад. Железнодорожники снабжались за последние 3 месяца так скверно, что единственным почти громоотводом были отпуска, т. е. мешочничество — на расстояние 500 верст. Сейчас рабочие с дорог разбегаются. Невыходы доходят до 60–90 %. Партийной силы и энергии на дорогах сейчас почти что нет…
>
> Вопрос охраны транспорта — это вопрос партработы и партдисциплины на железных дорогах, партийного руководства на транспорте, изо дня день, нет. Степанов о разврате среди железнодорожников преувеличивает сильно. „Плата натурой“ бригадам, к сожалению, была верна.
>
> Что касается натурпремирования, то без этого, без сдельной платы поднять производительность в широком масштабе невозможно сейчас. На Казанской дороге в одних мастерских с введением сдельной платы — производительность сразу повысилась в пять раз…».

Зачитав письмо, Дзержинский добавил:

— Мои сообщения закончены.

— У меня есть информация, Феликс Эдмундович, — заявил Емшанов. — В Цектране зампред мне сказал, что на предстоящем объединенном заседании нашей коллегии и президиума профсоюза он собирается поставить вопрос об изъятии у администрации транспорта прав наложения административных взысканий. Как вам это понравится?

— Странно… весьма странно… — удивился Дзержинский. — И это после всем известных ленинских указаний о единоначалии, которое вдвойне и втройне необходимо на железных дорогах. Я даже предложил, чтобы проверили на местах, как специалисты используют свои дисциплинарные права, а то имеются сигналы, что многие из них боятся накладывать взыскания за служебные проступки…

— Хоть бы Рудзутак скорее приехал… — сказал Фомин. — Еще в марте во время съезда транспортников Владимир Ильич беседовал со мной о составе будущего Цектрана и советовал председателем избрать Рудзутака… Избрать-то избрали, но он все еще руководит партработой в Средней Азии…

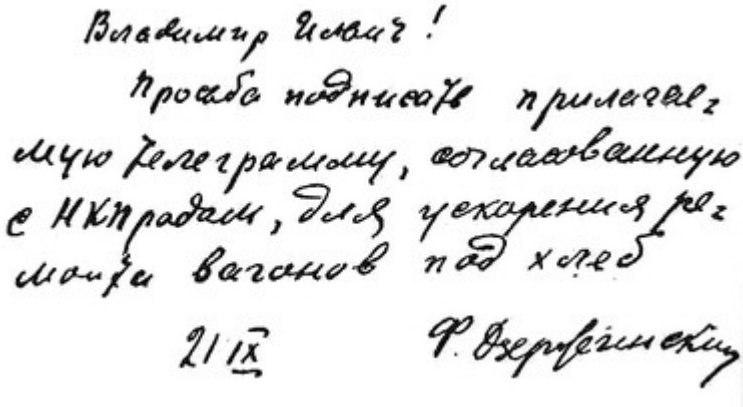
— Если Владимир Ильич пишет, значит есть договоренность о приезде Рудзутака, — заметил Дзержинский. — Переходим к очередным делам…

* * *

Во время медицинского осмотра врачи настояли на том, чтобы Дзержинский выехал для лечения на юг.

«Что я еще могу успеть сделать до отъезда?» — думает Феликс Эдмундович. Его очень волнует вопрос о ремонте вагонов под хлебные перевозки. Даже в Южном округе, которому раньше всех возить зерно, дело обстоит плохо. Об этом он сегодня докладывал на коллегии. Что делать? Без помощи местных советских органов положение не выправить.

Ф. Э. Дзержинский в своем рабочем кабинете.


Владимир Ильич!
Прошу подписать прилагаемую телеграмму, согласованную с НКПрадом, для ускорения ремонта вагонов под хлеб
21/IX Ф. Дзержинский

Записка Ф. Э. Дзержинского В. И. Ленину. 21 сентября 1921 г.

И Дзержинский дал указание срочно подготовить проект телеграммы Совета Труда и Обороны всем губисполкомам с предложением оказать самую энергичную помощь железным дорогам в ремонте вагонов под хлеб.

К этому проекту Феликс Эдмундович приложил свою записку Ленину, в которой просил его подписать телеграмму.

Назавтра Дзержинский решил узнать, подписана ли она, и позвонил по телефону в управление делами СТО.

— Владимир Ильич не только подписал телеграмму, но и сам дописал конец, — ответил заместитель управляющего делами Смольянинов.

— Дописал? Что же именно?

— Сейчас прочитаю, Феликс Эдмундович. Одну минуточку… Вот телеграмма. Последний абзац Владимир Ильич приписал от руки. Читаю:

«Возлагаю на личную ответственность предгубисполкомов точное и энергичное исполнение и донесение о нем».

Дзержинский кладет телефонную трубку и с душевной теплотой думает: «Владимир Ильич приписал всего несколько слов к официальной телеграмме, но и в этом сквозит огромная забота о подъеме транспорта…»

Дверь кабинета открылась. Секретарь доложил, что пришел вызванный на 14 часов профессор Дубелир, исполняющий обязанности председателя Высшего технического комитета НКПС.

— Попросите, пожалуйста, Фомина присутствовать на нашей беседе, — сказал нарком. — Технический комитет в его ведении…

Когда Фомин и Дубелир вошли, Феликс Эдмундович предложил профессору доложить, как обстоит дело с проектированием тепловозов.

— Ленин очень интересуется этим вопросом, — добавил нарком. — Нужно будет подготовить письменную справку, а пока кратко проинформируйте нас.

— Тепловозами мы стали заниматься, — начал свое сообщение Дубелир, — в мае, после письма профессора Ломоносова, в котором он испрашивал у вас разрешение на постройку за границей двух тепловозов в счет заказанных там паровозов. Мы в принципе одобрили это предложение с тем, чтобы Ломоносов лично проверил готовность проектов. Один из них — инженера Шелеста.

— А второй?

— Желательно было бы заказать еще тепловоз с электрической передачей.

— Вы имеете в виду проект дизель-электровоза профессора Гаккеля?

— Нет, по этой заявке в НКПС наш комитет вынес отрицательное заключение, — ответил Дубелир.

— Видимо, вы остались при своем мнении. Я читал ваше заключение, составленное в совершенно издевательском тоне. Вы писали, что представленные Гаккелем материалы — не «изобретение» и не «проект». Эти слова вы даже взяли в кавычки. Далее, вы от имени комитета утверждали, что все это — «попытка с негодными средствами инсценировать изобретение первостатейной государственной важности». Так или нет?

Профессор молчал.

— Почему же вы молчите? — вспыхнул Дзержинский. — Я не инженер, но душа моя протестовала, когда читал заключение Высшего технического комитета НКПС. Мне стыдно было за вас, ученых мужей. Допустим, что вы не согласны с технической идеей, с ее конструктивным решением. Тогда не только ваше право, но и ваш прямой долг выступить против. Но как? Извольте научную идею, технический проект опровергать научными аргументами, техническими доводами. А вы? Подобно древним оракулам изрекли! приговор: «Попытка с негодными средствами» и еще поиздевались над изобретателем…

— Ну, а вам известно, — продолжал уже более спокойно нарком, — что секция энергетики Госплана по отзыву такого специалиста, как Графтио, признала, что проект Гаккеля является дельным подходом к задаче и заслуживает серьезного внимания и поддержки?

— Гаккель прислал из Петрограда дополнительные материалы, — растерянно ответил профессор.

— Я знаю об этом. По моим предложениям коллегия трижды обсуждала вопрос о тепловозе. Решено все материалы препроводить в Госплан для окончательной оценки проекта. Но в отличие от вас мы не администрируем в области технической мысли. Коллегия просила Госплан рассмотреть проект на своем заседании обязательно при вашем участии. Подискутируйте на этом заседании с профессором Гаккелем, поспорьте с ним на равных, а не как высокомерный начальник, отказывающийся выслушать просителя.

— Я сожалею, что так получилось, Феликс Эдмундович, я готов отказаться от возражений.

— А кому это нужно, чтобы вы соглашались с Гаккелем? — раздраженно спросил Дзержинский. — Нам не нужна беспринципная уступчивость. Нам нужна истина, а она рождается в ученом споре. Если вы против, так и выступайте против. Может быть, с вашими возражениями, если они будут обоснованными, Госплан согласится. Думаю, что вскоре будет созвано такое совещание. Недавно в «Гудке» была статья о теплоэлектровозе. И по моему предложению коллегия приняла такое решение: «Препроводить экземпляр газеты в Госплан лично товарищу Кржижановскому и вновь просить его ускорить окончательное заключение Госплана». Время не ждет…

Когда профессор ушел, Феликс Эдмундович переменил тему разговора:

— Скажите, Василий Васильевич, как обстоят дела с тормозом машиниста Казанцева?

— Крупные специалисты подтвердили мне, — ответил

Фомин, — что это очень важное изобретение. В Оренбургском депо инженеры помогают Казанцеву усовершенствовать конструкцию. Я думаю, что в начале будущего года можно будет провести ходовые испытания. Дорпрофсож Ташкентской дороги премировал Казанцева…

— Да, я читал сообщение в «Гудке», — заметил Дзержинский, — мне почему-то запомнилось любопытное постановление дорпрофсожа, — и, чуть улыбаясь, процитировал: «Выдать единовременную награду в размере 60 аршин мануфактуры, из коей 36 аршин лучшего качества, предоставив выбор материала по усмотрению самого награждаемого».

— Награда ситцем за важное техническое изобретение, — задумчиво сказал нарком. — Страна еще очень, очень бедна… Бедна, но не талантами… Мне говорили, что автоматические тормоза Казанцева намного превосходят хваленые тормоза фирмы «Вестингауз».

И после этих с гордостью произнесенных слов Дзержинский неожиданно высказал пришедшую ему в голову мысль:

— Если ходовые испытания пройдут успешно, я представлю Казанцева к ордену. Пусть он будет первым изобретателем-железнодорожником, удостоенным высшей награды Республики…

7

Чудесная осень стояла в Крыму. Как и летом, на безоблачном голубом небе ярко сияло солнце, отражаясь множеством золотистых бликов на чуть беспокойной поверхности моря.

По горной извилистой дороге, ведущей из Севастополя в Ялту, медленно двигалась старенькая легковая машина. Рядом с шофером сидел молодой человек в черной кожаной куртке. Его фуражка с красноармейской звездой лежала на коленях и встречный ветер шевелил густую копну непокорных волос.

Временами на поворотах, за зеленью кипарисов неожиданно открывались синеватые морские дали. Однако Илье Любченко, начальнику дорожной транспортной Чека, было не до любования красотами крымской природы. В Кореизе ему предстояло встретиться с самим председателем ВЧК и наркомом путей сообщения. По какому срочному делу вызывает его к себе Дзержинский, да еще во время своего отпуска? «Может быть, — думал он, — на меня поступили жалобы? Или Дзержинский хочет поручить какое-нибудь оперативное задание? Мог бы это сделать через мое начальство…»

Вот показался за поворотом курортный поселок Корена с его

жемчужиной — дворцом Юсупова. Вблизи дворца Любченко вышел из машины и направился к узорчатым воротам. Часовой был предупрежден, что он должен приехать, и, проверив документы, направил его в жилой флигель дворца.

Там в первой комнате сидел за письменным столом и разговаривал с кем-то по телефону знакомый комиссар ВЧК Абрам Беленький.

Когда он положил телефонную трубку, Любченко, дружески пожимая ему руку, спросил:

— Ты, конечно, знаешь, зачем меня вызвал Феликс Эдмундович?

— Знаю, — ответил Беленький. — Ведь ты по совместительству являешься начальником военно-контрольного пункта Севастопольского порта. Вот по этой линии и получит ответственное задание. Сейчас у Феликса Эдмундовича совещание с руководящими работниками, которых он вызвал из Харькова. Так что придется подождать… Ну, а как тебе Илья, работается в Крыму?

— Ты ведь знаешь чекистскую работу на транспорте… — ответил Любченко. — А тут еще боремся с хищениями грузов и мешочничеством. В Крыму пограничная зона — ловим шпионов, диверсантов, контрабандистов…

— Не только «мелкая рыбешка» попадается?

— Попадаются и крупные акулы… Недавно получил я сведения, что группа неизвестных людей приобрела рыболовную шхуну и готовится к выходу в море. Установили за ними наблюдение. Ночью с военными моряками контрольного пункта отправился на быстроходном сторожевом катере патрулировать побережье. Идем с потушенными огнями и приглушенным мотором. И вот километрах в шести от Балаклавы заметили шхуну тоже без огней. Осветили ее прожектором и сигналом приказали остановиться. Подошли вплотную, видим на палубе трех человек.

На мой вопрос, куда направляются, отвечают, что идут в открытое море ловить рыбу. Произвели осмотр судна и под сетями обнаружили еще двух человек, притворившихся спящими. Для нас не было сомнений, что это не рыбаки. А вот, кто они, с какой целью вышли в море? Улик никаких. Нет, думаю, вероятно, у них устроен тайник. Быть может, в шхуне двойное дно? Взял я топор и вскрываю верхние доски. Так и есть — тайник. Нашли много золота в монетах и слитках, платину, различные драгоценности, видимо, награбленные у населения. А в непромокаемом мешочке — разведывательные данные — чуть ли не полная дислокация воинских частей в Крыму… «Рыбаки»

оказались офицерами врангелевской разведки. Они были оставлены…

Любченко не успел договорить, как дверь кабинета открылась и оттуда выглянул Ефим Георгиевич Евдокимов, начальник особого отдела.

— Ты уже здесь? — обратился он к Любченко и поздоровался с ним. — Заходи…

Любченко вошел и доложил Дзержинскому о своем прибытии. Феликс Эдмундович подал ему руку и пригласил сесть. Кроме Евдокимова в комнате сидел Манцев, председатель ЧК Украины.

В течение нескольких минут Дзержинский испытующим взглядом смотрел на Любченко и вдруг спросил его в упор:

— Скажите, товарищ, вы настоящий большевик?

Не ожидавший такого вопроса Любченко смутился, растерянно пожал плечами, не зная, что ему ответить.

На помощь поспешил Евдокимов:

— Феликс Эдмундович! Я давно его знаю, на него вполне можно положиться…

— Хорошо! — сказал Дзержинский и обратился к Любченко: — Надо полагать, вы понимаете, как важно для нас внести раскол и разложение в ряды белой эмиграции за рубежом. Бывший главнокомандующий войсками Крыма и Северной Таврии генерал Слащов хочет вернуться в Россию и искупить свою вину перед народом. Советское правительство разрешило ему приехать. По нашим сведениям, он в ближайшее время вместе с женой должен прибыть в Севастополь на итальянском пароходе. Вам поручается лично встретить Слащова и обеспечить ему полную безопасность, пока он будет находиться в Крыму. Вы за это головой отвечаете…

«Встретить и охранять генерала Слащова, этого вешателя и палача трудящихся Крыма», — мысленно содрогнулся Любченко, но он владел собой и ни единым движением не выдал своих чувств.

Однако Дзержинский, видимо, догадался о его мыслях и добавил:

— Здесь, в Крыму могут найтись горячие головы, которые захотят отомстить Слащову за жестокость, им проявленную. Если здесь со Слащовым, который добровольно возвращается в Россию, что-нибудь случится, враги немедленно используют это против нас. Интересы Советского государства требуют, чтобы среди белых эмигрантов усилилась тяга раскаяться и добровольно вернуться на родину. Это надо понять и осознать… Вот почему в начале нашего разговора я спросил, настоящий ли вы большевик?

— Ваше задание будет выполнено, — твердо ответил

Любченко и спросил: — Какие еще будут указания?

— Дней через восемь я из Севастополя уеду в Москву. Если к этому времени прибудет Слащов, пусть поживет пока в Севастополе, обеспечьте ему квартиру и надежную охрану. Когда же я буду уезжать, предоставьте ему вагон и прицепите к нашему поезду.

Получив задание, Любченко вышел из кабинета и присел около стола Беленького, который снова вызывал кого-то по телефону.

— Понимаешь, — пожаловался он Любченко, — в Кореизе не могу найти хорошей машинистки. Феликсу Эдмундовичу нужно напечатать несколько срочных документов. Всегда он спешит, ему некогда и во время отпуска. Вот Благонравов прислал ему свой проект обращения к железнодорожникам по поводу взяточничества. Не понравилось, сухо, говорит. Ну и что ты думаешь? Сам начал писать и как написал, правда, он еще не закончил… Вот посмотри.

Любченко взял протянутый ему лист бумаги и вполголоса читал набросанные торопливой рукой строки:

«…Взятка на железных дорогах стала явлением столь „нормальным“, что у многих товарищей железнодорожников притупилась чувствительность… Спекулянты массами за взятку заполняют протекционные вагоны, прорезают в них Россию вдоль и поперек и обволакивают молодую Советскую республику своей паучьей сетью. Всякая прицепка, отцепка, дальнейшее продвижение, будь то отдельного протекционного вагона, эшелона беженцев, продгруза отдельной организации — все находится в прямой зависимости от взятки… Где бы негодяй ни сидел: в кабинете ли за зеленым столом или в сторожевой будке, — он будет извлечен и предстанет перед судом Революционного трибунала… Будьте зорки и бдительны! Пролетарские руки не должны и не могут быть замараны взятками!»

— Сильно! — восхищенно сказал Любченко, делая ударение на последней букве. — Вот талант агитатора! Каждое слово стреляет!.. Действительно, у нас на транспорте так развито взяточничество, что с ним крайне трудно бороться…

На столе у Беленького зазвонил телефон. Когда он закончил разговор, Любченко сказал:

— Я вижу, что у вас работа идет полным ходом и обстановка совсем не курортная… Не похоже, что вы в отпуску…

— Какой там отпуск? — помрачнел Беленький. — Я даже

строгий выговор успел заработать.

— От кого? От Дзержинского?

— Нет, от Уншлихта, но из-за Дзержинского. Я знаю, что ты не трепач и могу тебе рассказать… Феликс Эдмундович очень мало отдыхает, ну и чувствует себя неважно. На днях он вызвал Манцева и Евдокимова с докладом о положении на Украине. Вчера целый день составлял план кампании по экономии топлива на железных дорогах и по борьбе с хищениями на транспорте. По его требованию НКПС ежедневно передает по телеграфу сводки о крушениях и авариях. Сегодня утром поручил мне запросить Одесский узел о том, как там идет переход на нефтяное отопление…

— Да, сочувствую тебе… А все-таки за что ты получил строгий выговор?

— Из-за Феликса Эдмундовича. Не знаю, от кого, каким путем Ленин узнал, что Дзержинский чувствует себя неважно и в то же время торопится на работу в Москву. Тогда Владимир Ильич без его ведома на заседании Политбюро провел постановление, запрещающее ему вернуться до полного выздоровления. Я, конечно, не знал об этом. Вдруг получаю от Уншлихта шифрованную телеграмму:

> «Сообщите ход лечения и отдыха Дзержинского шифром депешей и заключение врача поточнее о том, сколько еще времени требуется для полной поправки».

— Прочитал я эту шифровку и не знаю, что делать. Если я напишу, что Феликс Эдмундович мало отдыхает и чувствует себя неважно, то за это Дзержинский всыпет мне по первое число. Написать Уншлихту неправду тоже не могу. И решил я тянуть с ответом. Думал, как-нибудь обойдется. Уншлихт все-таки не начальник над Дзержинским, а лишь его заместитель…

Беленький закурил папиросу и продолжал:

— Прошло немного времени, снова получаю телеграмму от Уншлихта с объявлением мне строгого выговора за затяжку с ответом и с требованием немедленно выслать отзыв врача. Удивился я выговору, огорчился и запросил своего дружка в секретариате ВЧК, а тот по секрету сообщил, что текст первой телеграммы, посланной мне за подписью Уншлихта, был написан самим Лениным. Когда же я не ответил на телеграмму, Владимир Ильич возмутился и потребовал наложить на меня взыскание. Уншлихту ничего не оставалось, как объявить мне строгий выговор…

Беленький огорченно вздохнул и добавил:

— За все годы пребывания в партии — первое взыскание, да

еще по прямому указанию Ленина…

Любченко сочувственно кивнул головой.

* * *

В начале ноября погода на побережье Крыма испортилась — на море разыгрался шторм, непрерывно моросил осенний дождь. В один из этих ненастных дней Илья Любченко встретил на перроне направлявшегося к поезду Дзержинского и доложил о выполнении задания.

— Как держал себя Слащов по прибытии? — спросил Феликс Эдмундович.

— Сойдя с катера на Графскую пристань, — рассказал Любченко, — Слащов стал на колени, перекрестился и поцеловал землю, сказал, что счастлив вернуться на родину. В моем кабинете он заявил руководителям Севастопольского комитета партии и городского Совета, что полностью сознает свою тяжелую вину перед рабоче-крестьянской Россией. И если Советскому государству снова придется обнажить меч против врагов, то он кровью смоет свою вину…

Дзержинский молча выслушал рассказ Любченко…

Начальник дорожной транспортной ЧК еще раз обошел вагоны, проверил охрану поезда и направился к локомотиву. Бывалый железнодорожник, он быстро и ловко поднялся по лесенке в будку паровоза и поздоровался со знакомой ему локомотивной бригадой. На паровозе сопровождал он поезд до станции Александровск, где кончалась граница дороги,

8

Ветреным и морозным выдался в Москве декабрь 1921 года. Снег с улиц не убирали, и автомашина, вышедшая из Кремля, медленно двигалась мимо сугробов.

Дзержинский, дорожа каждой минутой, вынул из портфеля вчерашние номера «Известий» и «Экономической жизни», которые накануне не успел прочитать.

В «Известиях» ему бросился в глаза заголовок на первой странице — **«Новые пути оживления железнодорожного транспорта».** «Интересно, — подумал нарком, — что это за новые пути». То, о чем говорилось в статье, было для него, действительно, новым. Речь шла о применении на железных Дорогах грузовых автомобилей, приспособленных к движению по

рельсам.

С первых же строк автор статьи заверял читателей, что «опыты применения таких специальных грузовиков для железнодорожного движения дали за границей блестящие результаты» и что эти машины «с успехом конкурируют с паровозами».

«Неужели наши ученые и специалисты прозевали такой ценный иностранный опыт?» — удивлялся Дзержинский. Его машина остановилась у главного подъезда НКПС. Быстро, перешагивая через две ступеньки, поднялся нарком к себе.

И вот он снова с интересом вчитывается в статью. Оказывается, в Лондоне недавно проводили испытания нового типа грузовика, сконструированного по идее русского инженера Кузнецова. Машина с прицепленными к ней десятью вагонами легко брала крутые подъемы.

Автор категорически утверждал, что эти машины имеют «колоссально-важное значение для нашего транспорта», что именно они — единственный выход из того критического положения, в котором находятся железные дороги.

Заключительные строки статьи решительно призывали «действовать быстро и принять все меры к тому, чтобы нам доставили из Англии несколько сот таких дешевых и удобных грузовиков-тепловозов, которые, вероятно, можно получить и пустить в работу в течение. 2–3 месяцев…».

Дзержинский задумался. Неужели несколько сот заграничных грузовиков могут вывести из тупика железные дороги страны? Весьма заманчиво, но как-то не верится… Россия — это же не Англия… Ведь нам нужно перевозить массу грузов на большие расстояния… Кто он, этот русский инженер, проводивший испытания совместно с английской фирмой? Можно ли верить результатам испытаний? Интересно также, кто автор статьи? Нужно узнать в редакции…

Нарком находит номер телефона Стеклова, ответственного редактора «Известий». Звонит ему.

— Опоздали, Феликс Эдмундович, — шутливо отвечает Стеклов. — Уже звонили мне по поводу этой статьи, интересовались и автором, и заграничными источниками.

— А кто звонил? — спрашивает Дзержинский. — Из НКПС или Госплана?

— Да нет. Ленин звонил.

— Владимир Ильич?

— Правда, он не сам звонил. В редакцию передали его телефонограмму на мое имя.

Дзержинский знал, что состояние здоровья Ленина

ухудшилось. И все же, несмотря на болезнь, Владимира Ильича продолжают глубоко волновать проблемы транспорта. Стоило ему только прочитать статью в «Известиях», как он сразу же потребовал у редакции и автора дополнительные материалы, заграничные источники информации. И сделал это раньше, чем он, нарком путей сообщения…

В кабинет вошел секретарь:

— Феликс Эдмундович, из секретариата Ленина.

Дзержинский взял протянутый ему лист бумаги и увидел копию телефонограммы Владимира Ильича редактору «Известий» и автору статьи. Над текстом письма была приписка из секретариата Совнаркома:

> «В Госплан (президиум), в НТО ВСНХ, НКПС.
>
> P. S. т. Ленин просит указать, было ли что-нибудь об этом в научной и технической литературе и как смотрят на это дело специалисты?»

Ниже следовал текст письма Владимира Ильича:

> «В „Известиях“ от 20 декабря помещена статья А. Белякова „Новые пути оживления железнодорожного транспорта“. Очень прошу автора статьи сообщить мне возможно более точно с указанием соответствующих изданий:
>
> 1) Из какого источника взяты сведения о том, что за границей вообще испытан и дал блестящие результаты способ применения обыкновенного, слегка переделанного, грузовика вместо железнодорожного локомотива.
>
> 2) То же относительно того, что в Америке такими грузовиками обслуживались подъездные пути.
>
> 3) О том, что во время войны такие грузовики удачно применялись в американской армии (об этом должны быть сведения, если применение было удачно, и в американской, и во французской, и в английской прессе).
>
> 4) О том, что в Лондоне были произведены испытания по идее русского инженера Кузнецова, доказавшие, что грузовик в 30 лошадиных сил свободно тянул поезд в 9—10 вагонов со скоростью до 20 верст в час,
>
> *Ленин»*

Как глубоко допытывается Владимир Ильич! Он не принимает на веру утверждения автора статьи, а хочет сам прочитать научную и техническую литературу по этому вопросу, просит сообщить мнения специалистов.

Нарком вызвал секретаря и поручил ему сразу же показать ленинскую телефонограмму Фомину, Борисову и ряду специалистов. Пусть немедленно проштудируют статью в «Известиях». Завтра в 10.00 поговорим на эту тему.

Подписав срочные бумаги, Дзержинский уехал на заседание комиссии Совета Труда и Обороны.

* * *

Когда на следующее утро Феликс Эдмундович приехал в наркомат, он застал на своем письменном столе свежий номер «Известий». На первой полосе секретарь красным карандашом подчеркнул заголовок **«Экономические преимущества тепловозов»**. Это была вторая статья того же автора на ту же тему.

Снова, но на этот раз более подробно, описывались испытания грузовика фирмы «Наш Квад». Оказывается, весь материал статьи был заимствован из докладной записки инженера Кузнецова, которую он прислал в Наркомвнешторг с предложением заказать в Англии эти машины. Так вот откуда черпал информацию автор статьи. Вероятно, он работает в Наркомвнешторге или, быть может, он журналист, которому показали записку Кузнецова…

Дверь открылась и вошел Фомин вместе с приглашенными специалистами.

Феликс Эдмундович предложил им высказаться по поводу опубликованных в «Известиях» статей.

Мнение руководящих специалистов было единодушным. Автор статей — человек не сведущий в железнодорожной технике и легкомысленно принявший на веру все написанное в докладной записке инженера Кузнецова, которого, видимо, сознательно ввели в заблуждение агенты английской фирмы. Описанию опытов в Лондоне никак нельзя верить, потому что элементарные расчеты показывают, что либо мощность двигателя автомобиля на рельсовом ходу была раз в семь больше указанной в докладе, либо вес поезда был намного меньше. Но дело не только в этом. Подобные грузовики применяются за границей только на подъездных путях предприятий для маневровой работы. Перевозки же массовых грузов на большие расстояния возможны

и эффективны лишь с помощью мощных локомотивов. Недаром американцы используют паровозы, мощность которых превосходит и европейские, и наши в 2–3 раза.

В заключительном слове Борисов, начальник Главного управления путей сообщения, полностью соглашаясь с выступавшими, добавил:

— Конечно, три-четыре грузовика для экспериментов можно выписать, но, как предлагает автор, заказать тысячу автомобилей на рельсовом ходу — совершенно бессмысленно, вернее, преступно. Если, как пишет автор, одна машина стоит четыре тысячи рублей, то нам по невежеству советуют выбросить на ветер четыре миллиона рублей золотом. Мы выступаем вовсе не против тепловозов — наоборот. Но нам нужны не маломощные грузовики с автомобильными моторами на бензине, а могучие тепловозы с дизельными двигателями мощностью примерно в 1000 лошадиных сил, которые потребляли бы дешевую нефть. Если бы удалось сконструировать такой работающий локомотив, мы бы это всячески приветствовали.

Внимательно выслушав специалистов, нарком предложил Борисову письменно изложить взгляды наркомата путей сообщения.

— Этот материал, — сказал он, — мы обсудим на коллегии, доложим правительству и направим для опубликования в газетах.

Когда специалисты ушли, Дзержинский обратился к Фомину:

— Василий Васильевич! Я еще вчера хотел спросить, отправлены ли Владимиру Ильичу материалы, которые он просил для своего доклада на съезде Советов?

— Материал готов, но еще не отправлен. Я хотел вам показать…

С этими словами Фомин извлек из своей папки два напечатанных на машинке листа бумаги и протянул их Дзержинскому.

Фомин ушел, а нарком стал просматривать подготовленные материалы. В них приводились цифры, свидетельствовавшие, что использование паровозов улучшилось. Поезда перевезли больше грузов, чем в прошлом году. Состояние же локомотивов, вагонов, рельсов, шпал не только не улучшилось, а ухудшилось.

Далее в материалах говорилось о чрезвычайных затруднениях, возникших в последнее время на железных дорогах в связи с холодами, отсутствием у рабочих теплой одежды, валенок, нехваткой топлива, металла, продовольствия, задержками с выдачей заработной платы. Эпидемия тифа в Туркестане вывела из строя свыше тысячи железнодорожников…

Затем приводились факты катастрофического расстройства

железнодорожного сообщения в Сибири.

«На огромных пространствах Сибири движется всего лишь одна пара пассажирских поездов! — мысленно ужасался Дзержинский. — Но еще страшнее, что из месяца в месяц падают и без того мизерные размеры перевозок продовольствия из Сибири в Центр. Вот рапортички за последние месяцы: в октябре в среднем прибывало оттуда 88 вагонов в сутки, в ноябре — 73, а в декабре всего лишь 40–45 вагонов. Это прямо-таки катастрофа!»

Мысли о Сибири не давали покоя. На нее теперь главная надежда. Голод мертвой хваткой держит республику за горло. 34 губернии поражены неурожаем, а на станциях сибирских дорог лежит зерно, сданное крестьянами в уплату продналога. Это зерно лежит мертвым грузом в то время, когда миллионам людей нечего есть и нечем засеять поля… Этого железнодорожникам народ не простит…

На днях с сибирских дорог вернулся Емшанов. Но с чем он приехал? С грудами актов обследований и расследований? Разве расследовать причины катастрофического положения сибирских дорог — значит лишь отразить на бумаге, что плохо то-то, не хватает того-то и тому подобное? Разве так большевики призваны понимать задачи обследования, расследования, инспектирования?

«Ведь, как действовали мы, — вспоминал Дзержинский, — члены комиссии ЦК партии, посланной Лениным в начале января 1919 года для расследования причин военной катастрофы под Пермью? Мы не ограничивались лишь выяснением, почему наши войска потерпели поражение. Центр тяжести своей „партийно-следственной“ работы мы перенесли на создание перелома в боевых действиях Восточного фронта. Пользуясь данными нам полномочиями, мы формировали новые части, фильтровали прибывшее пополнение, отсеивали кулацких сынков, провели чистку советских органов в тылу, мобилизовали коммунистов и влили их в ряды армии. И в скором времени добились перелома, перешли в контрнаступление.

Почему же не действовала по-боевому комиссия НКПС под руководством Емшанова? Ведь он же первый заместитель наркома, облеченный полномочиями принимать на месте самостоятельные решения. Никто не торопил его приехать, почему же он не добился хоть какого-нибудь ускорения вывоза хлеба? Ведь он кадровый, опытный железнодорожник с большим стажем практической работы, не то, что я…».

Когда внеочередное заседание коллегии закончилось, нарком попросил остаться Фомина, Емшанова и Межлаука.

— Вы поставили меня в неловкое положение, — сказал он им. — Я информировал коллегию о своем отъезде в Сибирь в качестве уполномоченного СТО и особоуполномоченного ВЦИК. Но никак не предполагал, что коллегия НКПС по вашему предложению признает мою командировку в настоящее время невозможной. Так вот, к вашему сведению. Постановление Совета Труда и Обороны последовало в результате решения Политбюро ЦК с участием Владимира Ильича. Мне поручено во что бы то ни стало вывезти из Сибири в течение января — марта пятнадцать миллионов пудов хлебных грузов и до полутора миллиона пудов мяса. Политбюро предлагает мой отъезд «ускорить всемерно», а вы? При специалистах, участвовавших на заседании нашей коллегии, я считал неудобным указать вам на несерьезность и наивность вашего решения.

— Продовольственное положение в стране тяжелее, чем вы думаете, — продолжал Дзержинский. — Я срочно выезжаю и беру с собой группу ответственных работников наркомата, которые помогут мне руководить вывозом хлеба. Вот что я хотел вам сказать…

Межлаук ушел, а Фомин и Емшанов задержались. После небольшой паузы Фомин сказал:

— Есть неотложные дела, которые необходимо разрешить до вашего отъезда. Когда мы смогли бы ими заняться?

— Лучше сейчас, — ответил нарком. — Боюсь, что в ближайшие дни я буду занят исключительно подготовкой экспедиции в Сибирь….

— Хочу доложить о пропитке шпал, — сказал Фомин. — В своей записке вы поручили мне срочно заняться этим делом. Я совещался со специалистами и полностью с ними согласен. До тех пор, пока дорогам не вернут принадлежавшие им шпалопропиточные заводы, переданные ВСНХ, — толку не будет. Вот, например, письмо, которое я получил от начальника Орлово-Витебской дороги. Он пишет, что вынужден был забрать с завода полгода пролежавшие там 90 тысяч шпал и уложить их в путь непропитанными. Просит НКПС принять меры, чтобы завод вернули дороге.

— Василий Васильевич! Подготовьте докладную записку в СТО о том, что НКПС ходатайствует о возвращении железным дорогам всех ранее принадлежавших им шпалопропиточных заводов, как неразрывно связанных с эксплуатационной работой транспорта.

— Хорошо, Феликс Эдмундович. Я займусь этим делом.

Затем нарком обратился к Емшанову:

— А теперь, Александр Иванович, вам поручение. Мы дважды на коллегии обсуждали, как превратить Муромские мастерские в ударно-образцовые. «Гудок» тоже писал, что они многое сделали для рационализации и научной организации труда, но их опыт все же до сих пор не распространяется.

— Наши инженеры обобщают достижения мастерских, — сказал Емшанов.

— Я это уже не первый раз слышу, — недовольно возразил нарком. — Возьмите лично на себя заботу об этом деле. На днях я передал по прямому проводу записку начальнику Муромских мастерских. Вот вам копия…

Емшанов прочитал:

> «Прошу срочно разработать и представить мне план распространения на всю сеть железных дорог
>
> Республики достигнутых у вас усовершенствований как в области организации труда, так и в постановке самого производства.
>
> *Ф. Дзержинский»*

— Я уезжаю, а вы лично проверьте исполнение моего указания. Обсудите и утвердите этот план на коллегии. И действуйте… Кто сказал, будто следует ждать, пока кто-нибудь захочет перенять ценный опыт? Считаю, ценные достижения нужно распространять не только путем пропаганды, но и в порядке приказа…

Прощаясь со своими заместителями, нарком предупредил:

— В связи с моим отъездом у вас прибавится много дел, в том числе срочных, оперативных. Но сегодняшние поручения — тоже неотложные дела. Это вопросы нашего будущего, наших перспектив…

Когда Дзержинский остался один, он снова задумался о предстоящей поездке в Сибирь. «Обязательно возьму с собой Благонравова с группой чекистов из транспортного отдела, — решил он. — Железные дороги Сибири засорены бывшими колчаковцами и семеновцами. Контрреволюционеры там не дремлют, создают свои организации. Хорошо, если бы с нами отправилась и выездная сессия Военно-транспортной коллегии Верховного Трибунала… Надо написать ходатайство во ВЦИК…».

И тут же Феликс Эдмундович взялся за перо. Кратко описал он тревожную обстановку на сибирских дорогах. Привел факты, когда на рельсовых путях были найдены пироксилиновые шашки, а в паровозных топках обнаружены капсюли от бомб.

Сообщил внушающие беспокойство цифры: с 1 ноября по 26 декабря произошло 20 пожаров в железнодорожных мастерских и станционных зданиях. И при расследовании этих происшествий почти везде чекисты нашли следы поджога…

«Все это ясно указывает, — писал Дзержинский, — что наши враги, не без ведома Японии, в связи с событиями на Дальнем Востоке, поставили себе целью разрушение железнодорожной сети Сибири, чтобы не дать нам возможности вывезти продовольствие и одновременно лишить нас оказания помощи голодающим Поволжья…»

Зазвонил телефон. Нарком поднял трубку.

— Слушаю. Здравствуйте, Глеб Максимильянович! Ленин трижды запрашивал у вас отзыв о статьях в «Известиях»? Я беседовал с инженерами о целесообразности применения автогрузовиков на железных дорогах. Наши спецы настроены крайне отрицательно, а ваши? Тоже отрицательно. Ну, значит, мнения совпадают. А как смотрит Госплан на предложение построить два-три дизельных тепловоза? Положительно? Очень хорошо. Давайте действовать единым фронтом! Заседание Президиума Госплана? Нет-нет, не забыл. Разве можно забыть, если там будет обсуждаться проект декрета о применении нэпа на транспорте. Платность транспортных услуг и хозрасчет — единственный для нас выход из положения. Обязательно приду и выступлю…

Вошедший в кабинет секретарь подождал, пока нарком закончил разговор по телефону и сообщил:

— Приехал Марков. Просит принять его…

Нарком поздоровался с начальником Кавказского округа путей сообщения, который был вызван на заседание коллегии с докладом о переходе дорог округа на хозяйственный расчет.

Марков рассказал о мерах, которые он принимает для увеличения доходов.

Дзержинский одобрительно кивнул головой.

Ободренный этим, Марков тут же начал перечислять требования округа к наркомату.

Феликс Эдмундович остановил его:

— Свое мнение относительно этих требований смогу высказать после подробного ознакомления с вашим докладом. Что касается инициативы по увеличению доходности дорог — тут мы вас полностью поддержим…

Неожиданно нарком переменил тему разговора:

— Сергей Дмитриевич! Хочу кое о чем спросить. Вы с 1918

года работаете в наркомате, знаете всех крупных специалистов. Кто из них по вашему мнению мог бы стать Главным начальником путей сообщения?

Марков задумался.

— Вопрос не из легких, Феликс Эдмундович. Борисова я мало знаю, но спецы его высоко ценят… Пожалуй, подошел бы нынешний начальник Северо-Западной дороги — Правосудович. Инженер с большим стажем, знаниями и авторитетом… Должен добавить, и с большим характером, умеет отстаивать свое мнение. Он работал в наркомате начальником Технического управления…

— Знаю, знаю его, — прервал Маркова нарком. — А каких вы имеете лучших кандидатов на пост путейского главкома?

Марков медлил с ответом. Затем нерешительно назвал еще одну фамилию крупного специалиста.

«Почему Марков обходит кандидатуру профессора Ломоносова? — размышлял нарком. — „Генерал от паровозов“ — как сам Ломоносов себя рекомендует. Профессор и в то же время администратор твердой руки. Умеет отстаивать свое мнение. Но в его характере много внутренних противоречий. Сам специалист, но почему-то к железнодорожным спецам относится крайне неприязненно и высокомерно. Самоуверенность его беспредельна. Эрудированный ученый и в то же время, как говорят знающие его коммунисты, любитель широко пожить, склонен к рискованным авантюрам… Интересно, что о нем думает Марков?…» И Дзержинский спросил:

— А профессор Ломоносов? Каково ваше мнение о нем?

— Специалист он очень крупный, но человек невыносимый — интриган, честолюбец, обуреваемый жаждой славы. Я лично с ним не мог бы работать, а спецы — те сразу разбегутся….

«Это и самое страшное, — подумал Дзержинский. — Ведь для быстрейшего восстановления железных дорог России нужен такой путейский главком, который объединил бы, сплотил бы специалистов, повел их за собой».

Когда Марков ушел, Феликс Эдмундович под свежим впечатлением разговора решил поделиться с Лениным своими мыслями. Он вынул из папки чистый лист бумаги и перегнул его пополам.

«Владимир Ильич! — писал он. — Сегодня я говорил с Марковым о работе Кавказского округа и НКПС — и, кажется, договорились и работа будет согласована. Между прочим, говорили, кто был бы лучшим путейским главкомом…»

Феликс Эдмундович изложил свою беседу с Марковым о возможных кандидатах. Приведя вкратце его отзыв о профессоре Ломоносове, он добавил:

«Я до сих пор из работников транспорта не нашел еще никого, кто бы высказался за Ломоносова. И это пугает меня. При столь тяжелых условиях — при таком отношении к нему руководить транспортом и поднять его — вряд ли будет возможным».

* * *

Вечером 5-го января 1922 года, по давным-давно не применявшейся «нитке» графика движения транссибирского курьерского поезда, из Москвы отправился состав особого назначения литер «А».

В вагоне № 4 светилась настольная лампа с зеленым абажуром. Феликс Эдмундович отложил папку с документами и попросил принести ему подшивки «Гудка» и «Экономической жизни», которые он распорядился захватить с собой. В повседневной спешке он еле-еле успевал урывками просмотреть некоторые наиболее важные выступления газет. А ведь иногда небольшая заметка с линии может дать большую пищу для размышлений, чем иная длинная статья…

Феликс Эдмундович медленно листает комплект «Гудка» за последние три месяца. В подшивке гораздо виднее, как изменилось лицо газеты. «Гудок» стал глубже вникать в интересы производства. Вот статья «Шпальное хозяйство», в которой поднимается вопрос об изготовлении железобетонных шпал. «Важная проблема, — думает нарком, — но, увы, нет у нас ни железа, ни цемента для бетона…».

А это еще что? Корреспонденция с линии озаглавлена — «Мох — подбивка для букс». Автор пишет, что острая нехватка подбивочного материала для заправки букс часто приводит к их горению. И вот в некоторых депо Александровской дороги вместо подбивки начали использовать мох, так называемый «кукушкин лен». Корреспондент утверждает, что получены удовлетворительные результаты.

«Так ли это? — мелькает мысль. — Надо поручить специалистам наркомата самим проверить. Может быть, действительно можно временно применять мох, а вдруг эта замена окончательно погубит вагоны? Вот она бедность наша — „кукушкин лен“ в буксах!

Когда-нибудь, прочитав об этом, потомки наши улыбнутся, — думает Дзержинский, — но улыбнутся без насмешки, а добродушно, с теплым чувством к нашему трудному, но героическому времени…»

Взор Феликса Эдмундовича останавливается на долгожданных страницах «Партийная жизнь», «Коммунист на транспорте», «Транспортная молодежь». Наконец-то дела и мысли партийцев и комсомольцев пробились на газетную полосу! А ведь сколько пришлось об этом говорить:..

А вот номер «Гудка», посвященный борьбе с хищениями на транспорте. Передовая статья газеты озаглавлена: «Бейте тревогу!». Только за два последних месяца на железных дорогах было украдено около 800 тысяч пудов продовольственных грузов.

«Ужас! — огорченно думает нарком. — Благонравов докладывал, что, несмотря на принятые меры, хищения не ослабевают, а усиливаются. В своем письме Ленину и другим руководящим товарищам я делился своими мыслями о мерах борьбы с этим чрезвычайным злом. А взятка? Она еще более страшна, потому что „примелькалась“, стала обычным, заурядным явлением на транспорте. „Ехать по-честному, без взятки нельзя — ввек не доедешь“. Это изречение обывателей имеет под собой, к сожалению, основание. Яков Ганецкий рассказывал, что его служебный вагон днями простаивал на станциях, несмотря на неоднократные распоряжения Наркомата путей сообщения. В наших условиях хищение и взятка не могут рассматриваться только как уголовное деяние. Это контрреволюционные акты, направленные на срыв новой экономической политики… С чрезвычайным злом следует бороться чрезвычайными мерами… И не только карательными… Широкое распространение взяточничества па транспорте объясняется также неслыханно тяжелым материальным положением железнодорожников. В этом отношении Наркомпрод должен придти на помощь… Может быть, есть смысл создать временный особый орган по борьбе с хищениями и взяткой? Вернусь из Сибири — все силы брошу против этих главных врагов…».

Подшивка отложена в сторону. Дзержинский устало встает и делает несколько шагов по салону. Но знакомое покалывание в сердце и какая-то слабость во всем теле побуждают его прилечь на диван.

«Болезнь, видимо, свое дело делает, — мелькает мысль у Феликса Эдмундовича. — Недаром доктор Гетье так подозрительно долго выслушивал и выстукивал меня во время последнего осмотра. Снова, в который раз, он говорил: — Строго

соблюдайте предписанный вам режим — трудиться не более восьми часов в день. Забудьте о вечерних и ночных занятиях. Никаких эмоций на работе, никаких волнений! Побольше отдыхайте…».

— Никаких эмоций на работе, — мысленно, с иронией повторяет Дзержинский, — значит безразлично относиться к делу, что ли?.. Отдыхать побольше. А что толку? Не умею я отдыхать… Два месяца назад был в отпуску, а улучшений никаких… Правда, в Крыму я кое-какими делами занимался, но не сравнить же с напряженной до предела работой в Москве. Отдыхать… Разве Владимир Ильич, направленный по предписанию врачей в отпуск, не продолжает в Горках работать? Разве оттуда не идет поток его распоряжений, записок, телеграмм?

Напрасно тогда Владимир Ильич предложил на заседании Политбюро, чтобы мне продлили отпуск. Даром потерянное время, а нам его отпущено так мало. Мне лично для поправки здоровья отпуск ничего не дает. Перед отъездом из Москвы я работал уже из последних сил. Отсюда вывод — держаться, пока стоишь на ногах. Что успею сделать, то мое. Вот только бы не свалиться, продержаться, пока вывезем хлеб из Сибири…

Сибирь! Все мое печальное знакомство с ней — это двукратное следование по этапу в дальнюю ссылку. Навсегда останется в памяти заунывный мотив старинной каторжной песни:

Динь-бом! Динь-бом!
Слышен звон кандальный
Динь-бом! Динь-бом!
Путь сибирский дальний…

* * *

Дважды отшагал я путь сибирский дальний и дважды бежал оттуда, долго не задерживаясь на месте ссылки. Тогда Сибирь была благосклонна ко мне — на ее просторах я ни разу во время побегов не попал в лапы жандармов… А как доведется мне в Сибири теперь, когда я еду туда не лишенным всех прав ссыльным, а полномочным представителем Советского государства? Как сумею я там справиться с поручением партии — организовать вывоз более шестнадцати миллионов пудов грузов в очень сжатые сроки?

«Организовать» — это очень емкое слово, тем более, что положение на дорогах Сибирского округа весьма и весьма неясное. По сути дела предстоит решать сложное уравнение со многими неизвестными.

Неизвестно, где взять недостающие паровозы и вагоны? Неизвестно, хватит ли локомотивных бригад? Неизвестно, как будет с топливом, удастся ли повысить производительность местных угольных шахт? Где достать металл для ремонта подвижного состава? Как обеспечить железнодорожникам хоть минимум продовольствия, которого они не получают? Какой силы достигнут нынешней зимой жестокие сибирские морозы и бураны, снежные заносы, способные в течение часа полностью парализовать движение на главном ходу магистрали? А сколько еще неизвестных членов уравнения обнаружится уже во время решения поставленной задачи?..

Феликс Эдмундович встал, вышел в коридор и попросил у проводника стакан чаю. Затем сел к столу и углубился в чтение газет.

За окном стояла темная безмолвная ночь. Лишь изредка мелькали тусклые огни слабоосвещенных станций и разъездов. Поезд мчался без остановок по Северной дороге. Где-то еще далеко, далеко лежал Урал, за которым начиналась Омская магистраль. Там впервые предстояла встреча с сибирской неизвестностью…

Чрезвычайное поручение

… Я должен сосредоточить всю свою силу воли, чтобы не отступить, чтобы устоять и не обмануть ожиданий Республики. Сибирский хлеб и семена для весеннего сева — это наше спасение…

Ф. Дзержинский

Уже больше суток шел на Восток литерный поезд особого назначения. Угас короткий январский день. Дзержинский включил настольную лампу и продолжал читать объемистый доклад Главной инспекции о состоянии железных дорог Сибирского округа.

Чем дальше он читал, тем больше поражался поверхностному подходу ревизоров к делу. На десятках страниц описывались недостатки, которые имеются везде и всюду. А вот главного — ответа на вопрос, почему из месяца в месяц падает вывоз хлеба из Сибири — народный комиссар не находил. В то же время в выводах инспекции утверждалось, что дороги вполне подготовлены к продовольственным перевозкам, работа управления округа поставлена «довольно высоко» и руководители хорошо знают положение на линии.

«Возмутительно! — подумал нарком. — Если бы это было правдой, разве пришлось бы Центральному Комитету партии и ВЦИКу оторвать меня от неотложных дел в НКПС и ВЧК, чтобы направить сюда для принятия чрезвычайных мер…».

Дзержинский раздраженно написал на полях докладной записки: *«Очковтирание».*

Не успел Феликс Эдмундович отложить папку в сторону, как за окнами вагона раздались какие-то негромкие, глухие взрывы. Поезд, резко затормозив, так что настольная лампа чуть не опрокинулась, остановился.

Нарком бросился к окну, поднял штору, но в густых сумерках ничего нельзя было разобрать.

Встревоженная резкими звуками, похожими на выстрелы, и неожиданной остановкой из соседнего вагона выскочила охрана экспедиции.

— За мной! — скомандовал на ходу комендант поезда Беленький.

Выхватив маузеры и наганы, чекисты побежали к паровозу и невдалеке от него увидели группу людей, копошившихся на рельсах при свете костра и ручных фонарей.

— Что вы тут делаете? — грозно окликнул их Беленький, взяв карабин на изготовку.

— Рельсу меняем, — испуганно ответил железнодорожник в длинном тулупе. Я начальник 68-го разъезда…

— А почему меняете перед самым проходом литерного поезда? — суровым тоном спросил Беленький. — Что за взрывы слышны были?

— Это Козлов, как заметил трещину в рельсе, сразу сигнальные петарды подложил, ограждение, значит, сделал, — объяснял начальник разъезда. — Прибежал он ко мне, а я вызвал из казармы ремонтную бригаду.

Заподозрив диверсию, комендант поезда оставил четырех чекистов-транспортников наблюдать за сменой рельса, а сам решил допросить ремонтного рабочего Козлова и предложил ему следовать за ним.

По дороге Беленький увидел Дзержинского, спустившегося со ступенек своего вагона, и доложил о происшествии.

— Зайдите ко мне, — приказал нарком.

В вагоне Феликс Дзержинский внимательно вглядывался в стоявшего перед ним высокого и худого путейца. Он был одет в старую, видавшую виды, солдатскую шинель. На голове — буденовка с нашитой красной звездой. Ноги же обуты в лапти. Из перекрещенных на икрах обор виднелись онучи из шинельного сукна. На переброшенной через плечо веревке висел огромный гаечный ключ. Чехол с сигнальными принадлежностями был прилажен к солдатскому поясу.

— Кто вы? — пристально посмотрев, спросил Дзержинский.

— Старший ремонтный рабочий Козлов, — четко по-военному отрапортовал путеец, приложив руку к суконному козырьку буденовки.

Феликсу Эдмундовичу показалось, что карие живые глаза рабочего расширились от удивления, будто он неожиданно узнал знакомого.

— Почему вы своевременно, утром, не осмотрели путь? — строго спросил нарком.

— Я не обходчик, — ответил Козлов. — Я на разъезде с ребятами шпалы менял на третьей пути…

— А когда вы заметили трещину в рельсе?

— С час тому назад…

— Каким образом? Расскажите подробно.

— Пошабашили мы, собрались в казарму. Слышу, начальник

разъезда говорит старшему стрелочнику: «Вечером пройдет литерный поезд, смотри у меня, не отходи от поста, сам приду проверять стрелку». Ну я и подумал: в литерном поезде правительство едет. Может, сам Ленин на Урал или в Сибирь направляется. Давай, думаю, на всякий случай обойду участок, мало ли что бывает. И вот на тебе — трещину нашел, да еще какую…

— Значит, вы заметили трещину вечером? Как же вы ее разглядели в темноте, да еще под снегом? — с сомнением спросил Дзержинский.

— Я ее раньше услышал, а потом увидел…

— Как это?

— По звуку обнаружил. На третьем околотке служит старичок — Иван Акимович — прямо-таки колдун. Стукнет по рельсе молоточком на длинной ручке, закроет глаза и слушает, как она звенит. Он и меня научил выстукивать. Если звук звонкий, протяжный — будь уверен — рельса здоровая, а если дребезжит, знаете, вроде фальшивит, значит есть в ней болезнь — трещина или скрытая раковина. Вот на такую я и напал. Конечно, сам себе не верю. Смел рукавом снег, фонарем свечу и пальцами щупаю, вдруг ноготь-то и задел трещину, смотрю, а она чуть ли не по всей головке…

— Быть может злой умысел?

— Не могу знать, товарищ Дзержинский.

— Откуда вы знаете, что я — Дзержинский? — быстро спросил нарком. — Кто-нибудь говорил?

— Никто не говорил! Как увидел — сразу признал вашу личность, — добродушно ответил путеец.

— Где же мы встречались?

— В 1919 году в Вятке, когда неустойка под Пермью получилась. Стали формировать тогда лыжный батальон. Я охотник, ну и подался туда добровольцем. Потом на смотру я еще стоял правофланговым в первой роте. У вас личность приметная, я и запомнил…

— Выходит — старые знакомые, товарищ Козлов, — улыбнулся Дзержинский и подал ему руку. — Садитесь, поговорим.

Нарком вынул портсигар, угостил путейца папиросой и сам закурил.

— Как живете после демобилизации?

— По правде сказать, — замялся Козлов, — плоховато, товарищ Дзержинский.

— Почему? Путейцы лучше мастеровых живут. Огород, корова, куры…

— Так это же путейцы, которые давно хозяйство имеют. А у меня — ни кола, ни двора. Только в прошлом году демобилизовался. Я тут, а семья в деревне. Тесть хочет телочку нам дать. А куда я ее возьму? Участка под огород и сенокос мне не дали…

— Почему? — удивился нарком.

— Дорожный мастер — «контра», у Колчака фельдфебелем служил. Нашего брата, бывшего красноармейца, ужас как не любит. «Нет, говорит, у меня никаких свободных участков, все позанято и не надейся, говорит…». Не надейся… Вот гад!..

— А к комиссару дистанции не обращались?

— Ходил… да тут комиссар какой-то… вареный. Уткнул нос в бумажки, не спросил, кто да что. Заладил одно — огородами я, мол, не ведаю…

— Комиссар не интересовался, как живет рабочий! — промолвил Дзержинский. Записал себе в блокнот номер дистанции пути. Затем попросил Беленького позвать управляющего делами экспедиции.

Вскоре тот пришел в вагон.

— Прошу вас отдать приказом, — нарком стал диктовать:

«Старший ремонтный рабочий службы пути Северных железных дорог товарищ Козлов при обходе пути заметил лопнувший рельс и своевременно предупредил…».

— Кого именно? — спросил нарком Козлова.

Тот встал и доложил:

— Начальника 68-го разъезда…

— Так и напишите, — сказал Дзержинский и продолжал: «… чем предупредил сход поезда с рельсов. За проявленное честное отношение к служебным обязанностям объявляю Козлову благодарность…».

Затем, посмотрев на изношенную шинель и лапти путейца, добавил: «… и приказываю выдать ему в виде награды полушубок, валенки…».

— Премного благодарен! — с признательностью произнес Козлов.

Дзержинский несколько секунд подумал, затем снова продиктовал:

«Вместе с тем, приказываю Вятскому отделению ДТЧК произвести расследование, почему путь не был своевременно осмотрен и приведен в порядок, и донести мне».

— Как подписать? — спросил управляющий делами.

— **«Пред. ВЧК и Наркомпуть».** Прошу вас, дайте товарищу Козлову копию приказа на руки и пройдите вместе с ним к Матвееву, пусть сразу же выдаст ему награду.

Затем повернулся к путейцу.

— Копию приказа покажите начальнику дистанции и передайте ему: пусть немедленно донесет рапортом комиссару Сибирского округа о выделении вам земельного участка в полосе отчуждения…

Нарком подписал приказ и встал, чтобы проститься с железнодорожником:

— Сегодня вы проявили бдительность и самоотверженность. А в будущем? И впредь, товарищ Козлов, будем, не жалея себя, вместе воевать с разрухой на транспорте, как воевали с Колчаком?

— Вместе повоюем, товарищ Дзержинский, крепко повоюем, — счастливо улыбаясь, ответил путеец, пожимая протянутую ему руку.

Через полчаса управляющий делами вернулся и доложил:

— Полушубок, валенки и деньги Козлов получил. Копию вашего приказа № 2 от 6 января 1922 года ему выдал.

— Хорошо. А мой утренний приказ по экспедиции выполняется?

— Да, Феликс Эдмундович! По приказу № 1 уже сформировано шесть комиссий. Каждая, как вы предлагали, будет ответственна за определенный участок деятельности сибирских дорог. С утра все заняты составлением плана.

— Меня беспокоит, — озабоченно сказал нарком, — как бы наши комиссии не подменили собой местных руководителей. Прошу вас подготовить распоряжение или приказ по экспедиции такого содержания: план действий проводить в жизнь только через существующие в округе органы. Не создавать никаких новых аппаратов, чтобы не было параллелизма. И никаких ревизий — только помощь!

За окном послышался гудок, и поезд тронулся. Вагон медленно проходил мимо бригады ремонтных рабочих, сменивших лопнувший рельс. Вот на мгновение в отблесках пламени костра мелькнула высокая фигура путейца в длинном белом полушубке, буденовке и валенках. В поднятой руке он держал фонарь, светивший приветным зеленым огнем.

«Это, конечно, Козлов, — узнал его Дзержинский и с теплотой подумал, — уже надел обновку…»

Поезд набирал ход.

— Часа через полтора-два будем в Вятке, — заметил управделами.

— Оттуда дадите телеграмму в Екатеринбург,[9] — предложил нарком, — пусть к нашему приезду подготовят материалы о продвижении хлебных грузов из Сибири. Завтра в

пути созовем первое совещание экспедиции. Предупредите товарища Вреде, пусть соберет материал, как железнодорожников Пермской снабжают продовольствием. Послезавтра заслушаем его сообщение. А теперь найдите, пожалуйста, папку с докладом Маркова. На последнем заседании коллегии он рассказывал, как добивается увеличения доходности дорог Кавказского округа. Над его предложениями стоит подумать…

* * *

Уже наступил вечер, когда поезд экспедиции прибыл в Екатеринбург.

Допоздна засиделись в вагоне наркома встречавшие его партийные и хозяйственные руководители Урала. Главная тема разговора — как помочь железным дорогам вывезти хлеб и мясо из Сибири.

Когда все ушли, Феликс Эдмундович почувствовал, что в салоне нечем дышать — душно и накурено. Он надел шинель, шапку-ушанку и, попросив проводника проветрить вагон, вышел.

Медленно прогуливался он по слабо освещенной платформе у запасного пути, где стоял поезд. С удовольствием, жадно и глубоко вдыхал чистый морозный воздух. В грудь вливалась струя свежести и бодрости.

«Недаром, — думалось, — доктор Гетье так настойчиво советовал час-полтора перед сном гулять, давая отдых усталым нервам. Но откуда выкроить это время? От работы? Не оторвешь! От сна? Но и так сплю меньше шести часов…»

Феликс Эдмундович посмотрел на часы.

«Напишу сейчас домой, — решил он. — Завтра напряженный день, не удастся».

Он живо представил себе, что сейчас делается дома. Ясик давно спит. Ему рано утром идти в школу. Зося, уложив сына, читает. А может быть, поздно вечером пришли к ней товарищи по подполью, старые польские коммунисты, живущие в Москве, и она угощает их чаем и музыкой, играет на рояле Бетховена или Чайковского, а возможно — моего любимого Шопена. Как редко доводится слушать ее игру! А быть может, за день она так устала — работа, партийные: поручения, домашние хлопоты, — что легла спать? Боюсь, ей не спится…

Феликс Эдмундович пометил дату, указал, что пишет в поезде по дороге в Сибирь, в Екатеринбурге, где «мы остаемся… на сутки для выполнения ряда дел, связанных с моей миссией».

Он уверял жену, что его здоровье не ухудшилось, хотя в

«последнее время в Москве — ты видела это — я работал уже из последних сил». Он выражал надежду, что его самочувствие будет постепенно улучшаться по мере выполнения, задания:

«Предполагаю, — писал он, — что здесь, в Сибири, несмотря на ожидающую меня огромную работу, я обрету прежнее равновесие. А в Москве привыкнут и без меня справляться в ВЧК и в комиссариате путей сообщения…».

2

10 января. Ранним утром, еще при электрическом свете Дзержинский сел за свой рабочий стол в салоне вагона. Поезд приближался к Омску. Свою деятельность в Сибири нарком решил начать с обращения к тем, от кого зависит успех или провал правительственного задания — к железнодорожникам.

«К вам, рабочие и служащие железных дорог Сибири, — писал он, — обращаюсь я по уполномочию Совета Труда и Обороны РСФСР и Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов в трудную, грозную минуту для всей нашей страны».

Народный комиссар со всей откровенностью указывал на смертельную опасность, нависшую над Республикой в связи с тем, что задание по вывозу хлеба из Сибири не выполняется. Тем самым, — подчеркивал он, — голодающее население обрекается на мучительные страдания, полям Поволжья грозит остаться незасеянными, начавшийся в стране подъем промышленности будет сорван. А ведь именно на этом строят враги свои планы удушения трудовой России.

«Вы видите, что от работы вашей зависит судьба всей республики», — взволнованно писал Дзержинский. И далее: «…Я обращаюсь ко всем вам, от рядового чернорабочего до ответственнейшего работника включительно, и требую, чтобы немедленно, объединенными усилиями, на железных дорогах Сибири создан был образцовый революционный порядок…».

Нарком продолжал писать, но вот в окне вагона показались станционные здания Омска. Еще минута, другая и поезд остановился.

Дзержинский вышел из вагона и поздоровался со

встречавшими его местными руководителями. Коротко побеседовав с ними и условившись о предстоящем совещании, он вернулся в вагон, пригласив к себе Берзина, председателя комиссии СТО по обследованию каменноугольной промышленности Урала и Сибири.

Берзин сообщил Дзержинскому о крупных хищениях топлива на железных дорогах округа. Затем подробно рассказал о своей поездке по угольным районам. Положение критическое: копи не выполняют плана, так как шахтеры плохо обеспечиваются продовольствием. Производительность труда крайне низка.

— Не знаю, что и придумать, — закончил он свой рассказ.

— Кое-чем постараюсь помочь, — пообещал Дзержинский. — Как уполномоченный ВЦИК и СТО я выделю семь-восемь вагонов хлеба для премирования шахтеров за выполнение плана. Пусть ваши сотрудники подготовят такой приказ. Вместе подпишем.

— Охотно! — обрадованно воскликнул Берзин. — Это намного повысит заинтересованность шахтеров в большей выработке. Я хотел еще обратить ваше внимание на катастрофическое положение Кольчугинской новостройки. Пропускная способность участка — ничтожная. Главкомгосоор[10] не в силах закончить строительство и добытый уголь остается невывезенным…

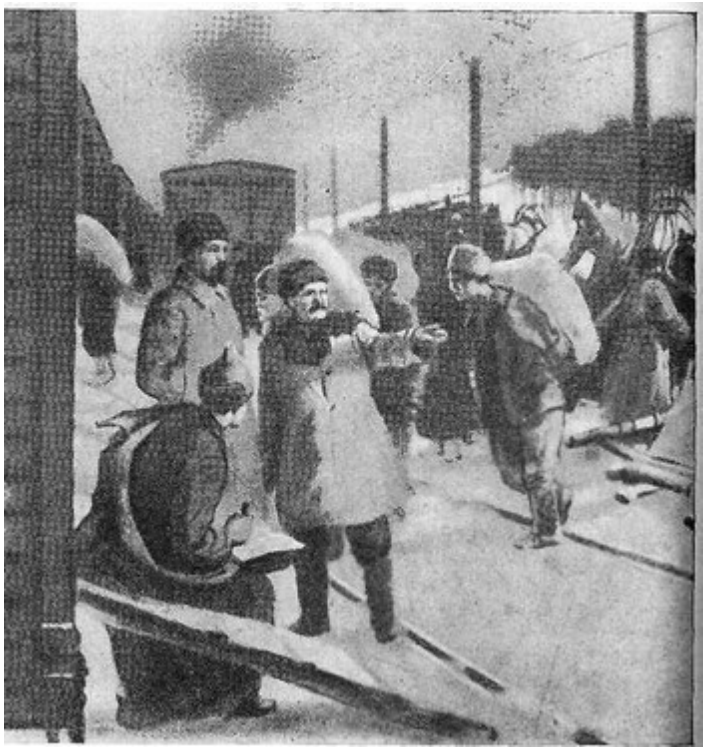
— Ваши предложения? — спросил нарком.

— Я считаю, что эту линию нужно срочно передать в ведение НКПС. У вас несравненно больше сил и возможностей завершить строительство и тем самым ускорить вывоз угля.

— Пожалуй, другого выхода нет, — промолвил после небольшого раздумья Дзержинский. — Но ведь кроме Ленина никто срочно не решит этого вопроса. Не хотелось бы беспокоить Владимира Ильича, он нездоров… И все же придется ему телеграфировать. Когда вы решили уехать в Москву?

— Завтра.

— Тогда попрошу вас сегодня в 15 часов вместе с членами вашей комиссии придти к нам на совещание. Оно целиком будет посвящено топливному вопросу.



Поездка Ф. Э. Дзержинского в Сибирь зимой, 1922 г.

Художник М. Клячко.

…Мы проводим большую работу, и она дает свои результаты, она приостановила развал, она начинает сплачивать усилия всех в одном направлении и дает уверенность, что трудности будут преодолены.

Ф. Дзержинский

— Хорошо! Придем в полном составе. Я очень обрадовался, узнав, что вы едете в Сибирь. Теперь уверен, что дело пойдет, Феликс Эдмундович! Как вы оцениваете состояние сибирского транспорта?

— Я еще не успел как следует разобраться, — ответил Дзержинский. — Несомненно одно — положение очень сложное и крайне тяжелое. Настолько, что мне, вероятно, придется всю зиму здесь пробыть. Наша экспедиция не уедет до тех пор, пока не поставит на ноги сибирские железные дороги!

— Да, но почему вы лично должны оставаться здесь до

конца?

— Посудите сами, — доверительным тоном сказал Феликс Эдмундович. — В декабре здесь был мой заместитель Емшанов и никакого сдвига не добился. Теперь меня послали для принятия чрезвычайных мер. Если бы через некоторое время и я уехал, не добившись результатов, то спрашивается, чего бы я стоил тогда как нарком путей сообщения? Мы-то с вами хорошо знаем, что в данный момент сибирский хлеб — спасение Республики. А раз так, то мой долг пробыть здесь до тех пор, пока железные дороги не выполнят государственного задания. Я предвижу, что это будет адски трудно, но хлеб мы вывезем. Во что бы то ни стало и чего бы это нам ни стоило!

Дзержинский говорил тихо, без всякого пафоса, и в то же время очень твердо, со страстной внутренней убежденностью.

Берзин смотрел на его волевое, но усталое лицо, лицо человека, не знающего отдыха, день и ночь поглощенного заботами о деле, которое ему доверила партия, и думал: «Вот он — образ настоящего коммуниста! Пока живет, он весь горит буйным пламенем, зажигающим сердца людей».

Когда Берзин ушел, Феликс Эдмундович закончил воззвание. «Как озаглавить его? — размышлял он. — „Обращение ко всем рабочим и служащим Сибири“ или просто „Приказ“? То, что я написал — это и обращение к уму и сердцу людей, и вместе с тем приказ народного комиссара. Ведь наряду с призывом к сознательности я требую навести революционный порядок на транспорте, приказываю от имени правительства РСФСР своевременно вывезти продовольствие. Пожалуй, правильнее назвать „Приказ“… И Дзержинский озаглавил свое обращение так: *„Приказ № 6. Всем рабочим и служащим железных дорог Сибири“».*

Перед тем, как поставить свою подпись, он еще раз перечитал написанное. Концовка показалась ему суховатой, а ведь она должна быть обращена к добрым чувствам людей. Следует напомнить железнодорожникам об их славных революционных традициях, призвать к верности этим традициям. И Дзержинский дописал:

> «Всему миру известно, какую огромную революционную роль сыграли железнодорожники Сибири. Все знают, какую колоссальную работу проделали сибирские железнодорожники по восстановлению разрушенных колчаковщиной железнодорожных путей Сибири».

Народный комиссар на минутку задумался, а затем его перо

уверенно и быстро заскользило по бумаге:

> «Я убежден, что и теперь железнодорожники Сибири поддержат эту славу и не позволят никому сказать, что дело помощи голодающим, дело восстановления крупной промышленности, дело укрепления РСФСР было сорвано из-за плохой работы сибирских железных дорог».

Только нарком успел поставить свою подпись и дату — «10/1—1922 г.», как вошел Зимин.[11]

— Феликс Эдмундович, — обратился он. — Вы вчера поручили мне подсчитать, сколько хлеба нужно выделить в фонд премирования Пермской дороги. По нашим расчетам требуется 16 тысяч пудов.

Нарком взял со стола и протянул ему две записки:

— Это — телеграмма начальнику дороги, а это — председателю Сибпродкома в Новониколаевск.[12] И тут и там проставьте указанную вами цифру. Узнали ли вы, как обеспечиваются пайком партийные работники на Омской дороге?

— Я говорил с комиссаром Сверчковым, — ответил Зимин. — Примерно такая же картина, как и на Пермской дороге, где в течение трех месяцев они не получали зарплаты и пайка ни от партийных, ни от транспортных органов. Неизвестно, кто их должен снабжать.

— Видимо, это — повсеместное явление. Я уже дал телеграмму в наркомат, чтобы партработников транспорта приняли на довольствие из фонда НКПС.

— Еще несколько срочных дел, Феликс Эдмундович, — продолжал Зимин. — Когда мы останавливались в Екатеринбурге, я узнал, что на Боткинском заводе лежат без дела запчасти для паровозов. Хорошо бы передать их Пермской дороге. Далее. На складах округа не хватает баббита, нечем при ремонте заливать подшипники паровозов и вагонов. И последний вопрос. В округе нет денежных знаков для выдачи зарплаты. Финансовое управление наркомата почему-то медлит с переводом средств.

— Давайте, не откладывая, принимать срочные меры, — предложил нарком. — В чьем ведении Боткинский завод?

— Он подчиняется Москве. Промвоенсовету.

Дзержинский тут же набросал текст телеграммы в Промвоенсовет, после этого написал Богданову, председателю ВСНХ, просьбу — ускорить отливку баббита для дорог Сибирского округа. Затем он составил для передачи по прямому проводу указание финансовому управлению НКПС. В соседнем вагоне, в купе управделами экспедиции сидел Беленький. Он пробежал

глазами содержание телеграмм, написанных хорошо знакомым почерком, и покачал головой:

— Что же ты, Николай Николаевич, такими мелочами загружаешь Феликса Эдмундовича? Не мог поручить Матвееву подготовить текст этих телеграмм? Неужели о баббите и запчастях нарком собственноручно должен составлять бумажки?

— Во-первых, Абрам Яковлевич, — с обидой в голосе ответил Зимин, — баббит и запчасти — это «мелочь» только в твоем разумении. Во-вторых, Феликс Эдмундович не чурается черновой работы.

— Он-то не чурается, — перебил его Беленький, — но это вовсе не значит, что на него надо взваливать лишнюю работу. У него и своей — тяжелый воз… Ты это не меньше меня знаешь… Скажи мне лучше, в Сибопсе[13] есть свое подсобное хозяйство?

— Не знаю, а что тебя интересует?

— Мне для Феликса Эдмундовича нужна бутылка или хотя бы полбутылки молока в день. Ему в Москве врачи диету прописали. А в нашей столовке, ты же знаешь, как он питается. Селедка, щи из кислой капусты, пшенная каша…

— Хорошо, насчет подсобного хозяйства узнаю, — пообещал Зимин. — Но ведь молоко можно на базаре покупать. Там, говорят, все есть, вплоть до птичьего молока. Лишь бы «миллиончики»…

— О базаре я и без тебя знаю, — недовольно заметил Беленький. — А если Феликс Эдмундович спросит, откуда, мол, взял молоко. Что я отвечу? У торговки купил? Еще вопрос — будет ли он пить это молоко?.. Теперь, правда, свободная торговля разрешена, но до нэпа, голову даю на отсечение, что молоко, купленное у спекулянтов, он бы не пил…

— Почему?

— Надо знать его характер. Я это испытал на себе. Как-то, давно это было, захотелось мне подкормить его чем-то вкусным. И вот достал я в Москве, не спрашивай как, половину вареной курицы. Это была тогда редкость. Подогрел на кухне, зашел к нему в кабинет и поставил на стол. Он сначала удивился, а потом сказал одно слово: «Убрать!» и так посмотрел на меня…

— Что, пришлось самому съесть?

— Где там. От его взгляда у меня аппетит сразу пропал.

* * *

Благонравов половину дня пробыл в Окружной транспортной чрезвычайной комиссии, а затем пришел ознакомить

Дзержинского с новыми материалами.

Свой доклад он начал с сообщения о вчерашнем пожаре в депо Пермь-2. Ведется следствие. Не исключено, что пожар возник в результате поджога. Затем Благонравов подробно рассказал о раскрытии контрреволюционных организаций на станциях Тюмень и Топки. Враги ставили своей целью проводить диверсии на транспорте и всячески тормозить вывоз продовольствия из Сибири.

Закончив доклад, Благонравов поднялся и спросил, будут ли указания.

— Да, — ответил Дзержинский. — Сейчас дам две телеграммы.

Первую Феликс Эдмундович написал в два адреса — начальнику Пермской дороги и начальнику дорожной транспортной ЧК. Обоим предлагалось срочно сообщить причины пожара в депо и какие приняты меры предосторожности.

Вторую депешу Дзержинский направил своему заместителю по ВЧК — Уншлихту. Основываясь на информации Благонравова, он сообщил, что положение Сибирской окружной транспортной Чека «катастрофическое», так как ее начальник и многие сотрудники больны тифом. В связи с тяжелым состоянием сибирских железных дорог необходимо срочно командировать в окружную транспортную ЧК ответственных работников.

Вскоре после ухода Благонравова началось совещание экспедиции вместе с членами комиссии СТО по топливу.

Около одиннадцати часов вечера в дверь салона тихонько постучал секретарь экспедиции Барташевич. Ему никто не ответил. Тогда он заглянул в купе и увидел, что Дзержинский отдыхает на диванчике. Секретарь хотел уйти, но нарком окликнул его.

— Феликс Эдмундович, можно оставить у вас на столе протоколы совещаний на подпись?

— Зачем оставлять, давайте, я сейчас прочитаю…

Нарком взял у него из рук протоколы, перепечатанные на машинке, и что-то вспомнив, строго взглянул на секретаря экспедиции.

— Где это вы пропадали? Сегодня вместо вас Барановскому пришлось вести протокол.

— Виноват, Феликс Эдмундович, отстал от поезда…

— Почему?

— Когда мы прибыли в Тюмень, товарищ Беленький объявил трехчасовую остановку. Я сходил в город, зашел в парикмахерскую, постригся и когда через два часа вернулся, то узнал, что поезд отправился намного раньше, чем было

объявлено.

— Как же вы добрались?

— В Омск шел порожняк с Урала.

— Замерзли, изголодались?

— У поездной бригады была теплушка. Хлеба на станции не достал, зато какого-то тощего, вероятно, дохлого гуся купил и всю дорогу глодал косточки…

Дзержинский чуть улыбнулся уголками губ и, ничего не сказав, углубился в чтение протоколов. Вот он взял со столика остро очинённый карандаш.

— Формулировка — это не мелочь. От точности формулировки нередко зависит исход принятого решения. На совещании я поставил вопрос о создании Уральского округа путей сообщения. Вот ваша запись в протоколе о том, что товарищи Зимин и Грунин[14] выступили против моего предложения. Далее вы так записали решение совещания:

> «Поставить вопрос о **необходимости** создания Уральского округа путей сообщения в Обл. Экосо, Уралбюро ЦК и железнодорожных кругах на всестороннее обсуждение».

— А я не так предлагал, — подчеркнул нарком. — Вы не уловили тонкости. Представьте себе, что управления дорог Урала получат от вас выписки из решения совещания. Многие будут рассуждать так: «Экспедиция НКПС считает необходимым создание Уральского округа. Это предложение внес сам народный комиссар Дзержинский. Чего тут еще возражать?» И хотя возможно в душе у них будут сомнения, все же проголосуют «за». А быть может, я неправ, быть может, правы Зимин и Грунин? Нужно, чтобы этот вопрос был решен коллективно и свободно, без давления сверху. Поэтому я в вашей записи зачеркиваю слово «необходимости» и получится моя формулировка — поставить вопрос о создании округа на всестороннее обсуждение. Вы поняли меня, товарищ Барташевич?

— Понял, Феликс Эдмундович.

Наблюдая, как внимательно читает нарком протоколы совещаний, молодой секретарь проникался ответственностью за порученное ему дело, значимость которого сразу выросла в его собственных глазах.

Но вот нарком недовольно посмотрел на секретаря:

— Оказывается, вы просто невнимательны, товарищ Барташевич. Где запись моих конкретных предложений? Я говорил о необходимости снабжать поездные бригады горячей пищей в пути, на продбазах. Это повысит их работоспособность. Я

предлагал рассмотреть вопрос о возможности удлинения тяговых участков. Если бы это удалось, то ускорилось бы движение продовольственных маршрутов. Еще я предлагал за простой вагонов сверх установленного срока взимать с получателей грузов крупный штраф. Это очень важно, чтобы наши ведомства быстрее стали разгружать пришедшие в их адрес вагоны. Где все это записано? Какой же вы после этого секретарь? — сказал Дзержинский.

Румянец медленно сполз со щек Барташевича, от волнения у него пересохло в горле и он еле слышно хрипло прошептал:

— У меня не помещалось… Посмотрите, пожалуйста, на бороте страницы, Феликс Эдмундович. Там записаны ваши предложения.

Дзержинский быстро перевернул страницу, прочитал ее и мягко улыбнулся:

— Извините меня, товарищ Барташевич, напрасно упрекнул вас…

Нарком дочитал протоколы, подписал их, вернул секретарю и сказал:

— Прошу вас через час-полтора зайти. Я в это время напишу приказ о премировании железнодорожников за ускоренный вывоз продовольствия. Его надо быстрее опубликовать, поэтому рано утром вручите машинистке для перепечатывания. И еще составлю записку для передачи по прямому проводу в Москву, Фомину. Отнесете на телеграф…

10 января 1922 года уже было на исходе.

Истекали первые сутки пребывания экспедиции на дорогах Сибири, но еще не закончился восемнадцатичасовой рабочий день наркома, до краев заполненный делами, заботами, волнениями, поисками выхода из тупика, в котором находились железные дороги.

3

Кудрявцев, бывший комиссар Сибирского округа, щеголяя военной выправкой, бойко щелкнул каблуками начищенных сапог и представился наркому.

Дзержинский пытливым взглядом посмотрел на него и пригласил сесть.

— Я уже сдал дела Назарову, акт о передаче подписан, завтра еду в Москву, — развязно сообщил Кудрявцев. — Однако Назаров почему-то опасается выдать мне проездные документы, говорит, что получил ваше распоряжение никого из Сибири не

откомандировывать. Он, видимо, не понимает, что меня это не касается, так как я уезжаю по вызову ЦК.

— Не по вызову, а по отзыву ЦК, — внес поправку нарком. — Вас отзывают по требованию сибирских организаций. Так как вы остаетесь в распоряжении НКПС, то Назаров вполне резонно требует моего разрешения на ваш отъезд. А вам я вижу, — добавил Дзержинский, — не терпится поскорее уехать. Вы что — первым хотите убежать с тонущего корабля?

— Не понимаю, — растерянно ответил Кудрявцев.

— Отлично понимаете. Я вас именно таким и представлял себе, читая вашу докладную в НКПС. Вот она на столе. Почему вы писали неправду? У вас сказано: на дорогах Сибири наведен порядок и даже экономится топливо. Что вы нам пыль в глаза пускаете? Я так и пометил на полях вашей записки. Сейчас я бы так деликатно не написал. Комиссия Берзина установила, — в голосе Дзержинского зазвучало негодование, — на дорогах днем и ночью идет открытый грабеж маршрутов с углем. А вы докладываете, установлен «порядок»!.. В паровозных топках пережигают уголь без всякой меры, сверх норм, а вы сообщаете: «экономия». И кто это пишет? Уполнаркомпуть по Сибири, комиссар округа — мое главное доверенное лицо! Вы — безответственный человек!

Кудрявцев глубоко потрясенный поднялся со стула.

— Садитесь, я еще не кончил, — сдерживая гнев, приказал нарком, тоже бледный от волнения. — Вы пишете: «При новой хозяйственной политике Центр имеет возможность следить за работой округа по экономическим результатам эксплуатации». Да, блестящие результаты! Скажите, пожалуйста, о каких «экономических результатах эксплуатации» можно говорить и как их оценивать, если сибирские дороги вывозили в декабре менее 20 процентов нормы? Менее 20 процентов, — с горечью повторил народный комиссар и замолчал.

Молчал и Кудрявцев. Сколько раз подписывал он доклады в НКПС, которые представляли положение дел в розовом свете. Всегда все сходило с рук, но вот доклад попал к Дзержинскому и получилась осечка. Какая там осечка — настоящая катастрофа! Кудрявцев надеялся, что в Москве он сумеет получить новое назначение на высокий пост, а теперь…

Будто читая его мысли, нарком горячо продолжал:

— Сами подумайте, чего стоит руководитель, если он лакирует действительность, скрывает истинное, в данном случае катастрофическое, положение вещей. Разве вы не виноваты в том, что Сибревком невольно ввел в заблуждение Ленина?! Разве вы не присутствовали на заседании, когда в ответ на запрос Владимира

Ильича было решено дать телеграмму о том, что технические возможности сибирских дорог достаточны для выполнения заданий Центра?

— Я присутствовал, но ваш заместитель Емшанов на заседании Сибревкома лично подтвердил правильность ответа, — оправдывался Кудрявцев.

— Знаю! Емшанов безусловно виноват. Поверил на слово начальнику округа. Но вы, комиссар, обязаны были честно предупредить заместителя наркома, что большинство паровозов нуждается в ремонте, что так называемый «неприкосновенный запас вагонов» существует только на бумаге, что это — сплошной миф…

Дзержинский помолчал и, немного успокоившись, спросил, почему округ затеял переход на систему линейных отделов вместо существующих дорог именно в сезон хлебных перевозок. Бывший комиссар округа ответил, что наркомат разрешил эту перестройку еще в октябре прошлого года.

— Я не против этой реформы, — заметил нарком, — но ее нужно было проводить или до перевозок зерна или отложить на весну, как советовала наша инспекторская бригада. А вы, закусив удила, бросились в атаку и требовали от дорожной транспортной ЧК, чтобы она «воздействовала» на инспекторов. Возмутительно! Вместе с начальником округа вы издали «боевой приказ», в котором предложили за несколько дней реорганизовать управление Забайкальской дороги. Для этого надо было срочно переселить из Иркутска в Красноярск 220 сотрудников с семьями и всем их имуществом. А о транспорте вы подумали? Начальник дороги подсчитал, что для переезда требуется 260 вагонов, а на всей Забайкальской имеется всего-навсего около 300 порожних вагонов. А о жилье для сотрудников вы позаботились? В Красноярске квартир нет. Почему вы не подумали о людях, переселяемых суровой зимой вместе с семьями, с маленькими детьми? Вы же комиссар, коммунист? Когда начальник дороги заявил решительный протест, вы его отстранили и угрожали арестом. Кто вам дал на это право?

Дзержинский порывисто встал, налил из графина воды в стакан и отпил несколько глотков.

— За развал округа в первую очередь отвечаете вы как уполнаркомпуть и комиссар, — и уже более мягким тоном добавил, — но степень вашей виновности еще следует установить. До этого момента оставайтесь в Омске.

* * *

Комиссар Омской дороги Сверчков, увидев расстроенное лицо вышедшего из вагона Кудрявцева, сразу догадался о бурном характере состоявшейся беседы. «Надо же мне попасть под горячую руку, — подумал он, — сам сегодня напросился на прием». Сверчков опасался, что застанет Дзержинского не остывшим от гнева и раздражения. Увидел же его глубоко огорченным.

Нарком молча выслушал его краткий доклад, положил в папку рапорт начальника дороги и неожиданно спросил:

— Как вы думаете, нужны теперь на транспорте комиссары?

Увидев замешательство Сверчкова, Дзержинский усмехнулся:
— Застал вас врасплох? В другой раз поговорим, в более широком кругу. А теперь скажите мне, как обстоит дело со снабжением рабочих и выдачей заработной платы?

Комиссар дороги сообщил о большой задолженности, о том, что лишь в январе выданы авансы деньгами и мукой в счет того, что полагалось за ноябрь. На протяжении последних восьми месяцев трижды менялась система оплаты труда. Теперь действуют местные сибирские тарифы. Они настолько сложны и запутаны, что даже бухгалтеры и профработники не могут в них разобраться…

— Очень печально! — вздохнул нарком. — Если рабочие не знают результатов своего труда, если живут на одни лишь авансы, то удивительно ли, что их мысли отвлечены от нужд транспорта. Поэтому и производительность труда низка. Вот за что надо браться в первую очередь, — сказал он, делая запись в своем блокноте. — Еще хочу спросить вас — Омский линейный отдел уже организован?

— Не успели. Только сейчас подбираем работников.

— Как несвоевременна эта реорганизация! — с досадой проговорил нарком. — Надо выполнять боевое задание, а тут управления дорог ликвидируются, линейные отделы не созданы. Вот и получается — ни дорог, ни отделов…

Дзержинский поднялся, давая понять, что беседа закончена.

— Начальник дороги поручил мне спросить вас, — торопливо обратился к нему комиссар, тоже вставая. — Мы сейчас занимаемся перегруппировкой паровозов по их тяговой силе. Не будет ли у вас на этот счет указаний?

— Перегруппировкой паровозов по сериям? Неужели нельзя было этим раньше заняться, а не теперь?

— По нашим подсчетам это даст большой производственный эффект.

— Я не сомневаюсь, но сколько времени мы потеряем. Что касается перегруппировки паровозов, — Дзержинский развел

руками, — я не могу вам дать конкретных указаний. У меня для этого нет ни достаточного опыта, ни технических знаний. Пока что я сам буду просить разъяснений по ряду вопросов, в которых плохо разбираюсь…

Сверчков хотел попрощаться, но в этот момент вошли Зимин и Грунин. Увидев их, нарком сказал:

— Садитесь, воспользуюсь случаем, чтобы посоветоваться. Двое из вас — действующие комиссары, а Грунин тоже недавно был в этой роли. Меня интересует ваше мнение — нужны теперь комиссары на транспорте?

Зимин и Грунин удивленно посмотрели на Дзержинского.

Видя, что его собеседники молчат, Феликс Эдмундович продолжал: — Большинство комиссаров заражено «спецеедством». Это теперь — опаснейшая болезнь. Без специалистов транспорт из разрухи нам не поднять. После нашей победы в гражданской войне большинство специалистов лояльно относится к Советской власти. А каково отношение к ним, даже к крупным техническим руководителям? Вероятно, вы слышали о комиссаре Пермской, который отстранил своего начальника дороги от исполнения обязанностей?

— Он даже прислал нам, в Цектран письмо, — напомнил Грунин, — в котором всех спецов, начиная от руководителей управлений НКПС и кончая линейной администрацией, объявлял врагами.

— К сожалению, таких фактов немало, — подтвердил нарком. — На другой дороге комиссар с согласия дорпрофсожа негласно принял на себя функции технического руководителя. На третьей — комиссар через голову начальника дороги обратился с приказом ко всему командному составу. О каком же единоначалии на транспорте может идти речь? Специалисты чувствуют, что им не доверяют, опекают даже в мелочах, подозрительно следят за каждым шагом, на любом их распоряжении требуется подпись комиссара. Вот отсюда и рождается пассивность специалистов, безразличие к порученному делу и самое страшное — безответственность. Все больше прихожу к выводу — институт комиссаров на транспорте отжил свой век.

— Во время гражданской войны комиссары железных дорог хорошо себя показали, — с недоумением заметил Зимин.

— Мало сказать: хорошо! — с горячностью воскликнул Дзержинский. — Благодаря их героической деятельности железнодорожники справились с перебросками войск на многочисленных фронтах и тем самым помогли Красной Армии добиться победы. За это железнодорожным комиссарам вечное

спасибо от народа!

— Почему же в мирное время те же комиссары не справляются?

— Почему? Я тоже над этим думал. Видимо, в корне изменились наши задачи и условия работы. В годы войны главное было — любой ценой добиться победы. Комиссары действовали боевым приказом, нажимом, и в те грозные дни все это было оправдано. А теперь центр тяжести борьбы переносится в экономическую область. На железные дороги пришла новая экономическая политика с такими хозяйственными рычагами, как платность транспортных услуг, хозяйственный расчет, рентабельность, режим экономии. Теперь дело не пойдет «любой ценой»!.. А у комиссаров за годы войны укоренились кое-какие привычки, навыки, от которых не смогли отказаться. В среде же специалистов произошли определенные сдвиги. Немалую часть из них вдохновила грандиозность задач по техническому возрождению транспорта России и они честно трудятся. Растут и кадры красных специальстов. Вот и получается, что теперь комиссары лишь дублируют мысли и распоряжения технических руководителей. Они превратились в «надсмотрщиков» за специалистами. А это не только бесполезно, но и вредно, так как мешает развитию инициативы технических руководителей, снижает их личную ответственность, а значит тормозит развитие транспорта…

Дверь открылась. Вошел проводник с подносом. Он поставил перед наркомом стакан горячего молока, а перед его собеседниками стаканы чая.

— Почему мне молоко, а остальным чай? — нахмурился Дзержинский.

— Абрам Яковлевич велели, — ответил проводник.

— Дайте мне чаю, уберите молоко, — приказал нарком. Проводник растерялся и ушел, оставив молоко на столе.

— Феликс Эдмундович! — обратился к нему Зимин. — Пейте молоко, вам же прописана диета.

— Вы же не сторонник всеобщей уравнительности… — добавил Грунин.

— Я не за уравниловку, — ответил Дзержинский. — Но поймите, я не могу пить молока, органически не могу, когда мои товарищи пьют морковный чай без сахара…

Дверь снова открылась. Проводник принес наркому стакан чаю, а на середину стола поставил блюдечко с мелко наколотым сахаром.

— Ну вот, — улыбнулся Дзержинский, — теперь попьем горячего чайку…

4

Уже несколько дней, как поезд наркома прибыл из Омска в Новониколаевск, где находились руководящие органы Сибири. Именно здесь собирался Дзержинский обосноваться со своим штабом, чтобы привлечь все живые силы огромного края к выполнению правительственного задания.

С раннего утра Феликс Эдмундович готовился к экстренному заседанию Сибирского ревкома. Ему предстояло выступать по двенадцати пунктам повестки дня, посвященной вывозу продовольствия.

Неожиданно вошел дежуривший в этот день комиссар ВЧК. Он доложил: двое командировочных из Москвы настойчиво добиваются приема.

— Думал, военные. Проверил документы, оказывается они из Москвотопа.

— Направьте их в комиссию по топливу, — предложил нарком. — Я крайне занят.

— Говорят, — не по топливу. У них жалоба на начальника и комиссара дороги.

— Жалоба? Пусть войдут, только предупредите, у меня очень мало времени.

Вошли два молодых человека. Оба были одинаково одеты — в новых кожаных куртках на меху, кожаных брюках-галифе, высоких сапогах и кожаных фуражках с маленькими красноармейскими звездочками. Такую форму носили командиры и комиссары автобронечастей и бронепоездов.

«Почему так одеты сотрудники сугубо цивильного учреждения, снабжающего Москву топливом?» — недоумевал нарком. Он принял посетителей стоя, давая понять, что занят и спешит.

— Какая у вас жалоба? — спросил он.

Тот, что был постарше и выше ростом, шагнул ближе к столу. Большой орлиный нос придавал хищное выражение упитанному лицу с квадратным подбородком. Когда он заговорил, во рту блеснули золотые коронки.

Стараясь придать побольше внушительности своему тону, он не спеша сообщил, что Москвотоп командировал их в Сибирь для закупки муки сотрудникам. Поездка разрешена Наркомпродом и Моссоветом. Задание уже выполнено, они хотят вернуться в Москву, но начальник дороги, который служил при Колчаке, категорически отказался дать распоряжение о прицепке вагонов. Обратились к комиссару, но он почему-то заодно со старым спецом-контрреволюционером. Узнав, что в Новониколаевск

прибыл нарком путей сообщения, они и пришли жаловаться на вопиющий бюрократизм.

— Вот наши мандаты, утвержденные Главтопом, резолюция Наркомпрода, разрешение Моссовета, справка НКПС, — скороговоркой закончил он, протягивая бумаги Дзержинскому.

— Ваша жалоба на бюрократизм — безосновательна, — холодно возразил, отстраняя документы, Дзержинский, — управление дороги выполняет мой приказ. В западном направлении разрешено движение только продовольственных маршрутов государственного назначения. Все посторонние перевозки временно запрещены.

— Товарищ нарком! Так у нас же не посторонние перевозки. Ведь не на Сухаревский рынок мы везем муку, а для государственного учреждения, — развязным тоном возражал высокий москвотоповец. — Наша организация выполняет ударные задания правительства. Ведь уголь и дрова — это тепло для народа, хлеб для транспорта и заводов…

Дзержинский поморщился от этих слов, так неуместно звучавших в устах упитанного москвотоповца. Маркому даже показалось, что в голосе посетителя слышались иронические нотки, но он сдержался:

— Неужели вы не понимаете о чем я говорю? Я даже задержал на станциях все санитарные поезда. Вам ясно?

«Как далеки эти люди от понимания государственных интересов», — думал нарком. Он нетерпеливо ждал, когда же посетители уйдут.

Однако москвотоповец не унимался:

— Мы же не просим у вас вагоны или паровозы. Дайте нам только разрешение на прицепку к готовому поезду четырех вагонов…

— Четырех вагонов? — перебил его нарком. — А кто вам их предоставил?

— Вагоны наши и трафарет на них наш. Арендованы Москвотопом у НКПС. Мы в них приехали из Москвы. Нам только разрешение на прицепку. Обо всем остальном сами позаботимся. Сами договоримся с машинистом, чтобы взял наш груз сверх нормы. Начальник станции не возражает…

«Сами договоримся с машинистом». Эта фраза резнула слух. По нечаянно вырвавшимся словечкам нарком сразу понял, перед ним не просто люди с потребительскими настроениями. В наглом и самоуверенном «сами договоримся» он распознал голос алчных и бесстыдных дельцов, совершающих на транспорте преступные махинации с помощью подкупа должностных лиц.

Молча смотрел Дзержинский на стоявших перед ним

розовощеких молодчиков, облаченных с головы до ног в кожаные доспехи и думал: «Вот как выглядят нынешние спекулянты! Под видом служебных поручений, прикрываясь аршинными мандатами советских учреждений, спекулируют они вагонами с продовольствием, наживая огромные барыши на мучениях голодных людей. Для достижения своих грязных целей они в широких масштабах применяют взятки и подачки натурой, развращая нестойкую часть железнодорожников, в массе своей живущих впроголодь. Вот как в натуре выглядят замаскированные спекулянты! Кожаные костюмы и красноармейские звездочки — их защитная броня. Это мимикрия, приспособление к окружающей обстановке…»

Нарком спохватился — время идет, он и так уже потерял минут десять. Как же быть с этими молодчиками? Для того, чтобы отдать их под суд Революционного трибунала, мало одних подозрений. Нужны неопровержимые улики.

Ничего не сказав, Дзержинский сел за стол, вырвал листок из блокнота и начал писать.

До этого момента москвотоповцы чувствовали себя весьма и весьма неуютно под пронизывающим взглядом Дзержинского. Теперь же, увидев, что нарком пишет записку, они воспрянули духом. Высокий победоносно глянул на низкорослого товарища и чуть подмигнул ему: «Все-таки дает разрешение».

Когда Дзержинский передал записку не им, а дежурному сотруднику, у них вытянулись лица.

— Проведите к товарищу Рудкину, — приказал нарком. — Пусть срочно разберется в их деле.

Выйдя из вагона, высокий москвотоповец обеспокоенно подумал: «Прежде, чем идти к этому Рудкину, необходимо выяснить, кто он. Мало ли что, а вдруг он не железнодорожник, а сотрудник ЧК, ведь Дзержинский не только наркомпуть». На платформе он спросил дежурного:

— Скажите, пожалуйста, а где находится товарищ Рудкин?

— Через три вагона, я вас провожу.

— Спасибо! Мы к нему зайдем попозже. Мы не все документы с собой захватили. До свидания, товарищ!

Москвотоповцы приложили руки к козырькам кожаных фуражек и хотели уйти, но дежурный решительно возразил:

— Неудобно получается, граждане! Отняли у наркома время, хотя я вас предупреждал, а дело до конца не довели.

— Ничего, через час зайдем.

— Нет, нет! У нас так не принято. Мне нарком приказал передать записку Рудкину и провести вас к нему. Я должен выполнить. А документы позже принесете.

Москвотоповцы переглянулись и нехотя пошли вместе с дежурным. Их черные с блестящим отливом кожаные костюмы тихо поскрипывали на морозе и еще больше выигрывали в своем великолепии рядом с облезлой и потертой курткой сотрудника Чека.

* * *

Оживленно было в вагоне, превращенном в поездную столовую. За чаепитием чекист Рудкин поведал о двух сотрудниках Москвотопа, которых Дзержинский направил к нему с запиской «разобраться».

— Стал я разбираться, — рассказывал Рудкин. — Старший из этих сотрудников, видать, опытный жулик. Скользкий такой, все юлит, юлит — его на словах не поймаешь. Младший же как в рот воды набрал, все молчит. «Ну, что ж, — говорю, — давайте посмотрим ваш груз». А старший, понимаете, нахально кричит: «Вы сдали в аренду вагоны Москвотопу и не дело НКПС проверять наш груз. Что хотим, то и везем». Пришлось тогда показать ему свое удостоверение инспектора ВЧК. Но он не подал виду, что испугался — видно ему не впервой попадаться. Только тактику изменил, перестал шуметь и шепчет мне на ухо: «Мы с вами поладим — кожаный костюм, золотые часы, кольцо с бриллиантом…».

— Вот сволочь, — не выдержал кто-то из слушателей.

— Коротко говоря, — продолжал Рудкин, — взял я на станции понятых, осмотрели мы четыре вагона с трафаретом «Москвотоп». В одном — мешки с крупчаткой, в другом — мука потемнее, а в остальных двух вагонах — новые валенки. Между прочим, эти вагоны караулили сторожа из железнодорожной охраны — они их от себя нанимали. Арестовал я спекулянтов, а младшего отдельно допросил. Тот все рассказал. Сделал я обыск в квартире у нэпмана, где они проживали. Изъял чемоданчик с советскими и царскими деньгами и коробочку с золотыми вещами. Оказалось, что это был их второй рейс в Сибирь. В конце декабря закупили они муку и распродали ее на Урале. Получив уйму денег и драгоценностей, снова вернулись в Сибирь. На этот раз, кроме муки, закупили большую партию валенок, вероятно, краденых. А вот выехать в Москву им уже не удалось. Даже заведомые взяточники в управлении дороги не рисковали дать разрешение — боялись Дзержинского.

Сотрудники экспедиции оживленно обсуждали происшествие. Матвеев из хозяйственно-материального управления задал

чекисту деловой вопрос:

— Интересуюсь, когда вы нам передадите эти валенки? Они позарез нужны поездным бригадам.

— Насчет валенок я докладывал Благонравову, — ответил Рудкин. — Он спросил у Дзержинского, а Феликс Эдмундович разъяснил, что право конфискации имущества принадлежит органам юстиции. Уже написали туда соответствующее ходатайство.

— А каким образом Феликс Эдмундович узнал, что они спекулянты? Документы у них липовые что-ли? — допытывался Матвеев.

— Нет, документы у них по всей форме, правда, просроченные, но дежурный говорит, что Феликс Эдмундович даже не посмотрел на документы.

— Как же он все-таки узнал?

— Ин-ту-и-ция, — медленно и многозначительно произнес Рудкин, любивший употреблять мудреные, иностранные слова. Затем, снисходительно посмотрев на слушателей, авторитетно разъяснил:

— Глаз у него такой…

* * *

Вечером к наркому зашел Грунин с инженером из комиссии по эксплуатации.

— Я вызвал вас, — обратился к ним Дзержинский, — чтобы обсудить ход погрузки и перевозок.

— За первую половину января дороги округа ежесуточно передавали в Центр в среднем по 106 вагонов, а к концу января — уже по 121 вагону, — докладывал Грунин.

— 121 вагон — мизерная цифра, — огорченно сказал нарком, — ничтожный рост перевозок…

— Феликс Эдмундович! — возразил Грунин. — По сравнению с прошлым — это не так уж плохо. В декабре передавали лишь 33 вагона в сутки. Теперь — чуть ли не в четыре раза больше. Я эти данные просил опубликовать в «Гудке».

— Сравнивать нужно не с декабрем, когда была катастрофа, а с планом, утвержденным правительством, — возразил Дзержинский. — Пока экспедиция не добилась успеха…

— Мы делаем все, что в наших силах, — обиженным топом произнес инженер. — Но за такой короткий срок нельзя сотворить чудо. Вы же знаете, дороги округа находятся в полном развале. Нужно время…

— Да, к сожалению, мы не чудотворцы, — сказал нарком, — и все же страна ждет от нас чуда, так как иначе возможен крах. Вы сказали «нужно время». Но Республика в таком положении долго ждать не может. Вы сказали «мы делаем все, что в наших силах». Оказывается, мало — нужно работать сверх наших сил…

После минутной паузы Дзержинский взял записную книжку, нашел нужную цифру и сказал:

— Семь миллионов пудов продовольствия лежат на станциях Алтайской линии. Меня очень волнует эта линия.

— Положение там тяжелое, — информировал инженер. — Линия не закончена строительством и ее пропускная способность очень мала. Постоянного водоснабжения паровозов нет. Локомотивы пользуются кольчугинским топливом, а оно, как вы знаете, низкого качества.

— Что же вы предлагаете? — в упор спросил нарком. — Нас может выручить только инженерная изобретательность…

— В виде исключения применить «ленточную систему» пропуска поездов. Мы так поступали в боевой обстановке для срочной переброски войск.

— В чем заключается эта система?

— Машинисты паровозов не ждут разрешения на занятие перегона. Поезда непрерывно движутся в затылок друг другу на расстоянии зрительной связи. Конечно, это допустимо только в дневное время. Если разрешите, дадим такое указание за вашей подписью.

— Обязательно дайте. Обстановка у нас тоже боевая. А как увеличить погрузку на станциях? Иначе и «ленточная система» не нужна будет, если возить нечего.

Инженер пожал плечами.

— Не знаю, — сказал он со вздохом. — На Алтайской линии станции и разъезды маленькие, платформы короткие и больше двух-трех вагонов одновременно грузить невозможно.

— Может быть удлинить платформы? — предложил Гру-нии.

— Конечно, это было бы решением вопроса, — подтвердил инженер. — Но практически неосуществимо за короткий срок. Нужно достать и завезти строительные материалы, нанять плотников. Это очень сложно в наших условиях. Пока будут удлинять платформы, зима наверняка пройдет.

Дзержинский и его собеседники задумались. Первым прервал молчание нарком:

— Я хочу вас спросить, нельзя ли соорудить временные платформы из… снега? Конечно, я понимаю, что это — нарушение технических правил, но может быть что-нибудь получится?

— Из снега? — изумленно переспросил инженер. И после небольшого раздумья добавил: — А что? Почему бы не попробовать?

Видимо, инженеру понравилась смелая мысль и он стал вслух ее развивать.

— Набросать аршинный слой снега, утрамбовать, облить водой. Часа через два, когда накрепко замерзнет, насыпать второй слой снега, снова утрамбовать, залить и так далее. При сибирских морозах может очень здорово получиться. Обязательно попробуем, Феликс Эдмундович.

— Если мы решили испытать, — подвел итоги нарком, — то я завтра же договорюсь об этом с сибирским продкомиссаром Калмановичем. Пусть даст указание. А на Алтайской линии поручим дело начальнику Барнаульского линейного отдела. Телеграмму с такой рекомендацией подготовьте за моей подписью.

Когда инженер ушел, нарком обратился к Грунину:

— В Сиббюро ЦК я договорился об издании «Сибирского гудка» и уже состоялось решение. Идейное руководство газетой поручено Емельяну Ярославскому. А вы подберите редактора и сотрудников, договоритесь с типографией. Хорошо бы первый номер выпустить первого февраля. Я возлагаю на «Сибирский гудок» большие надежды.

Оставшись один, нарком взял из портсигара папиросу, закурил и прилег на диван. Но папироса не успокаивала возбужденные нервы.

«Надо закончить начатое письмо в ЦК, — думал он, — особо подчеркнуть, что Сибирь нуждается в свежих партийных силах. Без них не всколыхнуть массы железнодорожников. Здесь нет такого партийного аппарата, который подхватил бы задание Центра и сразу передал бы вниз — на дороги, узлы, станции, в мастерские… Сибирь крайне нуждается в подкреплении сильными, стойкими работниками. Здесь я воочию убедился, как обездолена такими людьми провинция и как насыщена Москва… Я не уеду отсюда, пока дело не наладится. Напишу в Центральный Комитет, попрошу — не отзывать меня из Сибири без крайней надобности…»

Но вот в деловые соображения ворвалась давно беспокоившая его мысль: «Уже две недели, как не писал домой, и Зося, конечно, очень волнуется. Ей же не легче от того, что мне некогда даже думать о себе и своих. Ей, естественно, хочется знать, как я чувствую себя, как идут дела, мне порученные, чем я живу… Мне тоже хочется с ней поделиться… Нечего откладывать. Сейчас же сяду за письмо. Свободного от дел времени у меня никогда не

будет…»

Феликс Эдмундович присел к маленькому столику у окна. После коротенького вступления он сразу же перешел к описанию своей теперешней деятельности, которая поглотила его целиком и без остатка:

> «…Здесь работы очень много, и идет она с большим трудом. Она не дает тех результатов, которых мы ожидали и к которым я стремлюсь. Чувствую, что там, в Москве, не могут быть нами довольны. Но работа здесь была так запущена, что для того, чтобы наладить все, нужно более продолжительное время, а Республика ожидать так долго не может».

Дзержинский рассказывал жене, с каким огромным напряжением приходится им вести борьбу за вывоз хлеба из Сибири, и как еще далеко до победного конца.

«Итак, — продолжал он, — работаем мрачные, напрягая все силы, чтобы устоять и чтобы преодолеть все новые трудности. Конечно, вина наша — НКПС. Мы не предвидели, не обратили внимания месяца 3–4 тому назад. Правда, сюда приезжал Емшанов, но ничего здесь не сделал. Я чувствую на него огромную обиду».

С огорчением подумал Феликс Эдмундович о Емшанове, своем первом заместителе. Как это он, опытный железнодорожник, бывший нарком мог проявить такую беззаботность и легкомыслие. Лишь теперь я убедился, какой это тонкий и чувствительный механизм — транспорт, как перебои в одном каком-либо звене немедленно отражаются на работе другого. Чтобы правильно руководить, нужно очень много знать и уметь.

Испытывая искреннее чувство неудовлетворенности самим собой, своей деятельностью наркома, он написал такие жестокие по отношению к себе слова:

> «Я вижу, что для того, чтобы быть комиссаром путей сообщения, недостаточно хороших намерений. Лишь сейчас, зимой, я ясно понимаю, что летом нужно готовиться к зиме. А летом я был еще желторотым, а мои помощники не умели предвидеть».

Обрисовывая обстановку, в которой ему приходилось работать, Феликс Эдмундович, ничего не утаивая, делился с

женой:

> «Видишь — невеселое у меня настроение… Я чувствую себя утомленным, хотя в сравнении с Москвой у меня работы меньше».

Мелькнула мысль: «Нужно ли было писать о „невеселом настроении“? С другой стороны, почему не поделиться с близким человеком? Нервы у меня действительно перенапряжены — мой характер не позволяет им отдыхать. Но ведь я держусь только нервами и тем более важно держать их в узде, собрать всю волю в кулак, ведь самое трудное еще впереди.

Ничего, силы воли у меня хватит, а моя воля — победить. И мы несомненно победим. Положение, хоть и медленно, но все же неуклонно улучшается».

Твердой верой в конечный успех экспедиции были проникнуты последние строки его письма:

> «Я здесь нужен, и хотя не видно непосредственных результатов, но мы проводим большую работу, и она даст свои результаты, она приостановила развал, она начинает сплачивать усилия всех в одном направлении и дает уверенность, что трудности будут преодолены. Это меня поддерживает и придает силы, несмотря ни на что…»

5

В первых числах февраля на тупиковых путях станции Омск снова появился поезд наркома. В Новониколаевске у Дзержинского еще было много нерешенных дел, но как он мог там оставаться, если управление Сибирского округа по-прежнему бездействовало, не выполняло его указаний и даже не отвечало на запросы экспедиции. Положение становилось нетерпимым.

Пришлось вернуться в Омск. Здесь, убедившись, что округ не в состоянии оперативно руководить линией, Дзержинский вынужден был разослать на важнейшие пункты своих уполномоченных.

Читая их телеграфные донесения о развале на станциях и в депо, предоставленных самим себе, нарком гневно думал: «Саботажники сидят в управлении округа. Что с ними делать? Разогнать бы их всех, — мелькнула мысль, но тут же ее сменила другая — нельзя, конечно, этого делать, ведь тогда совсем некому будет руководить линейными отделами. Как же быть?..»

Во время этих томительных размышлений вошел Беленький и сообщил, что пришло трое врачей, причем один из них известный в Сибири профессор.

— Врачи? — удивился Дзержинский. — Мне совсем не до них сейчас. А по какому делу?

Беленький неопределенно пожал плечами. Дверь открылась, и вошли врачи.

«Даже не подождали моего согласия», — неприятно поразился нарком. Но все же он вежливо ответил на их приветствие и пригласил садиться.

— Слушаю вас, — обратился он к ним.

— Нет уж, — улыбнулся седой профессор в золотых очках, — сейчас мы вас будем слушать. — И привстав со стула, протянул наркому руку.

Недоумевая, Дзержинский машинально подал ему свою руку. Но профессор не пожал ее, а охватив пальцами запястье, быстро нащупал пульс. Левой рукой он вынул из жилетного кармана часы и, глядя на секундную стрелку, стал про себя считать.

«Ах, вот оно что — медицинский осмотр, причем без моего согласия», — молча возмутился Феликс Эдмундович и бросил негодующий взгляд на Беленького, который делал вид, будто что-то рассматривает через окно вагона.

Измерив пульс, профессор спросил:

— На что вы жалуетесь? Как чувствуете себя?

— Я ни на что не жалуюсь, — пожал плечами Дзержинский. — И чувствую себя ничего… Признаться, не ждал вашего визита…

— А мы не сами пришли. Нас настойчиво, даже весьма настойчиво приглашал вот этот товарищ из ВЧК, — и профессор кивком головы указал на Беленького. — Мы полагали, что это по вашему приказанию. Если разрешите, продолжим осмотр. Прошу вас, разденьтесь до пояса.

Дзержинский молча повиновался…

Когда осмотр закончился, Беленький поспешил уйти вместе с врачами.

Продолжая негодовать на бесцеремонность своего помощника, нарком снова взялся за дела. Но он был возмущен и работа не клеилась. Так как Беленький долго не возвращался, он послал за ним.

— Что за комедию вы сегодня разыграли? — грозно спросил его Дзержинский. — Не находите ли вы, что слишком много себе позволяете?

— Ничего я не нахожу, — обиженно ответил Беленький. — Из-за вас я уже получил строгий выговор по указанию Ленина.

Хватит с меня одного строгача.

— А при чем тут Владимир Ильич?

— Сегодня утром Москва вызвала меня к прямому проводу. Герсон по поручению Ленина спрашивал, сможете ли вы дальше оставаться в Сибири без ущерба для своего здоровья? Что ответить? Сказал: «Не знаю, я не доктор». А Герсон по секрету мне говорит: «Ленин предложил как-нибудь освидетельствовать Дзержинского так, чтобы он даже не знал, зачем это делается».

— Значит, в тайне от меня? А где сейчас находится Владимир Ильич?

— Как вы и советовали, в совхозе Костино под Москвой. «Значит, Владимир Ильич еще нездоров», — подумал Дзержинский и примирительным тоном спросил:

— Что же все-таки про меня врачи сказали?

— Сказали — артериосклероз. Организм расшатан, истощение нервной системы, усталое сердце… Многое говорили, но я не все понял. Завтра дадут мне заключение консилиума, перешлю в Москву.

— А насчет пребывания в Сибири был разговор?

— Еще какой. Тут у них целый спор вышел. Двое считали, что вам нужно срочно уехать отсюда на отдых, а профессор с ними не согласился. Он сказал, что если вас отзовут в Москву против вашей воли, то это крайне отрицательно подействует на нервную систему, и резко ухудшится самочувствие. Так что настаивать на немедленном отъезде ни в коем случае нельзя.

— Оказывается, ваш профессор — умница, тонко разбирается в своем деле, — сказал, довольно улыбаясь, Дзержинский. — Знаете, Абрам Яковлевич, если бы меня отозвали досрочно, до выполнения задания — я был бы морально убит и, возможно, вышел бы из строя… Не сердитесь, что я погорячился. Осенью поедем вместе на юг, погуляем, покупаемся в море, отдохнем…

— «Не сердитесь», — обиженно ворчал Беленький и, усмехнувшись в усы, добавил: «Отдохнем на юге». А про себя подумал: «С тобой отдохнешь, как же. Я помню прошлогодний „отдых“ в Кореизе…»

* * *

Раздался стук в дверь и вошел Благонравов.

— Вы очень кстати пришли, — обратился к нему нарком. — Как вас встретил «бородач»?

— Сначала настороженно. Когда я сообщил ему, что все время буду находиться в управлении округа и попросил выделить

для меня комнату, он, видимо, решил, что ему не доверяют и заметно нервничал. Затем я ему передал вашу записку. Он прочитал и говорит: «Значит, на вас возлагается обязанность ограждать администрацию округа от вмешательства посторонних органов?» Я подтвердил и говорю: «Кроме того, мне также поручено, как вам сообщает нарком, понуждать тех работников транспорта, кто не выполняет ваших указаний как начальника округа». Тут он успокоился и, видимо, был польщен, что я, начальник транспортного отдела ВЧК, буду, как вы ему писали, ежедневно приходить к нему за получением «указаний и поручений».

— Да, специалист он знающий, но человек совершенно безвольный, — с сожалением произнес нарком. Со своими помощниками он запанибрата, не может потребовать с них, как полагается. Округ вместе с Кудрявцевым довел до полного развала. Я раньше вас послал сюда, а теперь и сам приехал, потому что до сих пор на дорогах не чувствуется твердой руки, и выполнение правительственного задания под большой угрозой. Начальника округа безусловно надо сменить, но во время хлебных перевозок нельзя этого делать. А вот некоторых из его помощников я решил немедленно снять и кое-кого уже сместил.

— Копию вашего распоряжения об отстранении начфина Новикова я получил.

— Больше терпеть нельзя было. Финансовые дела он запутал до крайности. До сих пор не выплачена задолженность рабочим и служащим за ноябрь и декабрь, несмотря на мое строжайшее приказание. Возможно, что тут злой умысел. Я приказал провести расследование.

— Очень возможно, Феликс Эдмундович. Особенно, если учесть, какими помощниками окружил себя Новиков. Аттестационная комиссия свидетельствует, что один из них — «противник Советской власти», а второй — даже монархист.

— Пришлось также сместить начальника отдела эксплуатации Бухвостова, — продолжал нарком. — У него своеобразная форма саботажа. Со всеми заданиями и планами он соглашается, а практически ничего не делает для их выполнения. Недавно выявилось, даже не знает, где на линии имеются запасы топлива. В его характеристике написано «противник Советской власти», но я сужу о нем вовсе не по этой характеристике, а по делам, вернее — по его полной бездеятельности. Отдал приказ, чтобы в трехдневный срок он сдал дела и выехал в распоряжение НКПС.

— А кем вы его замените? — озабоченно спросил Благонравов. — Ведь от этого во многом зависит успех перевозок.

— Временно я назначил одного крупного инженера из нашего инспекторского аппарата. Мне говорили, что он — видный специалист и в старом министерстве командовал движением поездов во всероссийском масштабе. Полагаю, выправит дело. Ну, а что показало расследование на телеграфе? Сегодня тоже выявился возмутительный факт. Мой приказ № 18 и телеграмма об увеличении погрузки доставлены начальнику Омского линейного отдела с опозданием на двое суток. Причем и приказ, и телеграмма прибыли без окончания. С такой связью мы потерпим полнейший крах.

Благонравов подробно доложил о результатах расследования, которое он проводил на телеграфе. Станция прекрасно оборудована, но из-за разгильдяйства начальника отдела связи завалена недоставленными депешами — 2290 штук. Спешные и неспешные бумаги свалены в одну кучу. Половину из них свободно можно было отправить почтой, а отдел связи направлял на телеграф. Станция задохнулась. Не только телеграф, но и вся постановка связи никуда не годится. В управлении округа много курьеров, а рядом расположенный Омский линейный отдел получал распоряжения на седьмой-восьмой день. Даже в поезд экспедиции корреспонденция доставлялась с опозданием па 18–20 часов.

— Возмутительно! — воскликнул нарком. — Передайте управделами. Пусть оформит приказом. ОШ[15] Горбунова в административном порядке арестовать на один месяц без исполнения служебных обязанностей. Проследите, чтобы ОКТЧК[16] немедленно выполнила приказ об аресте. Начальнику округа сместить Горбунова с занимаемой должности. После отбытия наказания направить в распоряжение НКПС.

— Будет исполнено, Феликс Эдмундович.

— Я просил вас побывать в редакции «Сибирского гудка» и помочь им чем возможно.

— Заходил в редакцию. Там лишь один работник. Он и временный редактор, и обработчик того материала, который сам собирает, и еще корректуру после наборщиков читает. Просил разрешения придти к вам, поговорить.

— Пусть завтра с утра придет. Еще вопрос, Георгий Иванович. Все акты аттестационной комиссии поступили?

— Да, все! Результаты неутешительные. — Благонравов порылся в своем портфеле. — Вот сводка. Из 32 ответственных сотрудников управления округа лишь трое — коммунисты. Девять были правыми эсерами, один — монархист, один — учредиловец, один — либеральный буржуа, двое — тоже явные противники Советской власти. У остальных политическая

физиономия пока не установлена.

— Около половины ответственных работников принадлежало к враждебным партиям, — задумчиво сказал нарком. — Что ж удивительного в том, что у нас так медленно подвигаются дела?

* * *

В дверь заглянул дежурный сотрудник. Он сообщил, что через два часа в Москву отправляется фельдъегерь и просил подготовить почту.

Бумаги в ЦК партии и НКПС уже были написаны, и Феликс Эдмундович решил воспользоваться оказией и послать письмо жене.

> «Зося, моя дорогая! — начал он. — Тебя пугает, что я так долго вынужден буду находиться здесь, возможно, что я смогу выехать в первых числах марта, не знаю, но я должен с отчаянной энергией работать здесь, чтобы наладить дело, за которое я был и остаюсь ответственным.
>
> …Я должен сосредоточить всю свою силу воли, чтобы не отступить, чтобы устоять и не обмануть ожиданий Республики. Сибирский хлеб и семена для весеннего сева — это наше спасение и наша опора в Генуе».[17]

Больше на эту тему он не стал распространяться. Зося — старый партиец и всегда понимает его с полуслова. А вот чем ему приходится заниматься в Сибири, — этого она не знает. И Феликс Эдмундович поделился с ней своими переживаниями:

> «Не раз я доходил здесь до такого состояния, что почти не мог спать — и бессильный гнев наводил меня на мысль о мести по отношению к этим негодяям и дуракам, которые здесь сидят. Они нас обманывали — здесь было совершенно пустое место. А среди масс, даже партийных, было равнодушие и непонимание того, какой грозный период мы переживаем.
>
> Нам самим нужно было заняться всем — связать между собой и с округом разрозненные части вытянутой нити сибирских дорог. Необходимо наблюдать за каждым распоряжением, чтобы оно не осталось на бумаге, необходимо было всех поднять, чтобы приняли участие в выполнении поставленной перед нами боевой задачи. Я вынужден сдерживать свой гнев, чтобы окончательно не разрушить организацию».

Дзержинский закурил папиросу и продолжал писать:

«К тому же и в политическом отношении здесь неблагополучно. Дает себя знать рука эсеров и агентов Японии. В такой атмосфере я должен здесь работать. Правда, я имею с собой дельных помощников — партийных товарищей и спецов — и в конечном счете надеюсь, что мы свою задачу выполним».

Феликс Эдмундович на минутку задумался: «Надо, чтобы Зося отчетливо поняла, что до выполнения задания не может быть и речи о возвращении в Москву». И он пояснил:

«Но так выехать отсюда я не могу… Я не мог бы никому смотреть в глаза, и это было бы для меня невыносимой мукой, она отравила бы нам жизнь».

Вспомнился утренний визит врачей и предшествовавшие ему переговоры Герсона и Беленького по прямому проводу. «Зосе это будет интересно», — подумал он.

«Сегодня Герсон, — сообщал он жене, — в большой тайне от меня, по поручению Ленина, спрашивал Беленького о состоянии моего здоровья, смогу ли я еще оставаться здесь, в Сибири, без ущерба для моего здоровья».

Дальше Феликс Эдмундович со свойственной ему предельно суровой самокритикой написал:

«Несомненно, что моя работа здесь не благоприятствует здоровью. В зеркале вижу злое, нахмуренное, постаревшее лицо с опухшими глазами. Но, если бы меня отозвали раньше, чем я сам мог бы сказать себе, что моя миссия в значительной степени выполнена, — я думаю, что мое здоровье ухудшилось бы. Меня должны отозвать лишь в том случае, если оценивают мое пребывание здесь как отрицательное или бесполезное, если хотят меня осудить как наркомпу-ти, который является ответственным за то, что не знал, в каком состоянии находится его хозяйство».

Дзержинский огорченно вздохнул и подумал: «Да, я не знал, хотя обязан был знать. Но я извлек для себя урок. Есть русская пословица „Нет худа без добра“». И в нескольких словах он подвел итог почерпнутому здесь опыту:

«Этот месяц моего пребывания и работы в Сибири

научил меня больше, чем весь предыдущий год, и я внес в ЦК ряд предложений».

Заключительные строки его письма звучали оптимистически. В них он вдохновенно намечал вехи будущей перестройки транспорта.

6

— К вам хочет пройти доктор, — доложил дежурный наркому, у которого сидели Благонравов и Беленький.

— Снова доктор? — Дзержинский вопросительно посмотрел на Беленького, но тот отрицательно покачал головой.

— Он предъявил удостоверение заведующего отделом Сибздрава, — добавил дежурный. — Говорит, что по вопросу борьбы с тифом.

— Пусть заходит.

Вошел сухощавый человек лет за сорок. У него было интеллигентное, располагающее к себе, открытое лицо. В темно-русых, расчесанных на косой пробор, волосах проскакивала ранняя седина.

— Казаков, — представился он. — Нахожусь в командировке и вынужден побеспокоить вас, обратиться за помощью. Эпидемия тифа принимает все более угрожающие размеры. В районе Петропавловска появились случаи заболевания холерой. А больницы влачат жалкое существование, вот-вот закроются. Им отпущено, как вы знаете, крайне мало продовольственных пайков. Даже денег для уплаты жалованья медикам, и тех не хватает. Боюсь, врачи и медсестры разбегутся. Нужна экстренная помощь.

Нарком понимающе кивнул головой.

— Я дал телеграмму в Совнарком с просьбой предоставить около семи с половиной тысяч пайков для медперсонала, — сказал он. — Что касается денег, то как вы знаете, мы обратились в Наркомздрав с просьбой отпустить средства для борьбы с тифом. Ответа пока нет и я временно выдал железнодорожным больницам деньги из своего фонда. Чем бы я мог вам помочь?

— Вчера я приехал из Анжеро-Судженска, — сообщил доктор. — Положение там на шахтах отчаянное. В Наркомздрав направлена просьба отпустить деньги санчасти Сибугля. Но уже прошло около трех недель, а Наркомздрав молчит. Между тем тиф косит шахтеров. Может быть, вы могли бы из своего фонда заимообразно выдать эту сумму?

— Заимообразно?.. Пусть приезжают, выдадим, — решил

Дзержинский.

— Еще одна большая просьба, — продолжал ободренный успехом доктор. — Крайне необходимо срочно направить в угольные районы — Анжеро-Судженский и Кольчугинский — три-четыре санитарных поезда. Это была бы очень ощутимая помощь, еще большая, чем деньги.

— Но ведь санпоезда не подчиняются НКПС, они в ведении Наркомздрава? Как же без его согласия?

— Не без его согласия, — хитровато улыбнулся сотрудник Сибздрава, — а просто не дожидаясь его согласия. Надо полагать, согласие будет. Но оно может прибыть тогда, когда и помощь уже окажется запоздалой. Вот на станции Челябинск из-за ведомственной неразберихи сняли с пайка медперсонал изолятора пропускного пункта. Пока его снова поставили на снабжение, прошло месяца два… Так что мы просили бы вас дать указание, не дожидаясь Наркомздрава…

— Хорошо, — согласился нарком. — Узнайте, на каких станциях стоят незагруженные санитарные поезда. Я отдам распоряжение как уполномоченный ВЦИКа.

Дзержинскому понравился этот энергичный настойчивый доктор и он спросил:

— А не хотите ли вы попробовать свои силы в железнодорожных здравотделах? Правда, сейчас они еще в ведении Наркомздрава и очень нуждаются в средствах. Но теперь с переходом железных дорог на хозрасчет НКПС получит возможность значительно лучше финансировать эти учреждения. Мы крайне заинтересованы в хорошей постановке лечебного дела на транспорте и восстановим в НКПСе отдел здравоохранения, как это было раньше. Уверен, что правительство пойдет нам навстречу.

— Я бы очень хотел вернуться на транспорт, — горячо произнес Казаков, — но…

— Вернуться? — живо перебил его нарком. — Значит, вы у нас работали? Где именно?

— Я был начальником Самаро-Златоустовской дороги.

— Как это начальником дороги? — удивился Дзержинский. — Ведь вы же доктор?

— Да, я имею диплом врача, но после медицинского факультета закончил политехнический институт, а затем институт путей сообщения в Лондоне.

— Интересно! Расскажите, пожалуйста, поподробнее.

Выяснилось, что Казаков во время учебы принимал участие в студенческих волнениях и находился под надзором полиции. В Англии служил инженером и одновременно учился. Затем

переехал в Америку, где работал на железной дороге. После революции вернулся в Россию и предложил свои услуги Наркомату путей сообщения. Его назначили начальником дороги.

— В годы гражданской войны, — продолжал он свой рассказ, — мы неплохо справлялись с воинскими перевозками. Но за это время транспортные средства сильно износились. Надо их восстанавливать, наводить порядок, повышать производительность труда — вот тут-то и начались мои мытарства, — вздохнул бывший начальник дороги. — Что я ни предложу — проваливается. Подготовил приказ об увольнении злостных прогульщиков, а профсоюз возражает. «Теперь, — говорит, — не старый режим». Хотел в мастерских ввести сдельные расценки — не разрешили. На железной дороге хозяйничают все, кому не лень. А тут еще конфликт с заместителем председателя Уральского областного Совета. Он потребовал у меня мягкий вагон для служебного пользования. А у них два вагона имелось. Я отказал. Он задержал на полчаса пассажирский поезд. Я за это объявил выговор начальнику станции. Снова конфликт. В общем, чем дальше в лес, тем больше дров. В конце концов меня арестовали по обвинению «в превышении власти». Потом освободили — не нашли оснований для предания суду.

— А дальше?

— На транспорт я не вернулся — боялся, что снова посадят, человек я на службе — непокладистый. Вспомнил тогда, что у меня есть диплом врача. В больницах врачевать не решился, а в Сибздрав пошел. Заведую курортным отделом и стыдно мне перед самим собой. До курортов ли нам теперь? Попросился на борьбу с тифом и вот разъезжаю. А в душе мечтаю — вернуться на транспорт, хоть и здоровье у меня сильно пошатнулось. Я путеец до мозга костей. Готов за свою работу нести какую угодно ответственность, лишь бы на доверенном мне участке я был хозяином, имел возможность проявить свою инициативу, ну и, конечно, чтобы сверху меня поддерживали…

— Квалифицированные специалисты нам очень, очень нужны, — горячо сказал Дзержинский. — Без строжайшего единоначалия мы из тупика не выберемся. Меня этот вопрос крайне волнует. Уже здесь, в Сибири, я издал специальный приказ по всем железным дорогам РСФСР об обязанностях и правах администрации. Хотите посмотреть?

Нарком стал искать в своей папке приказ, но не нашел.

— Вот мои тезисы, по которым был подготовлен текст этого приказа № 11.

Бывший начальник дороги читал про себя тезисы

Дзержинского:

> «…Законами Республики управление дорогами и ответственность за них целиком возложены на ж. д. администрацию и ни на кого больше, что никакого двоевластия на дорогах, в мастерских и депо, в управлениях быть не может и не должно, что только при этом условии транспорт может справиться с возложенными на него обязанностями».

Подняв голову, в устремленном на него взгляде Дзержинского он прочитал твердую решимость во что бы то ни стало претворить эти принципы в жизнь.

Беседа наркома с бывшим начальником дороги затянулась надолго. Прощаясь с ним, Феликс Эдмундович предложил:

— После сдачи дел в Сибздраве получите проездные документы и направление в НКПС к инженеру Борисову — Главному начальнику путей сообщения. Свое мнение я ему сообщу.

Когда посетитель ушел, нарком взял листок бумаги, на котором его рукой было написано: «Запиской по прямому. Москва». Это были указания, которые он собирался передать своему секретарю по прямому проводу в наркомат. Их было четыре. Карандашом он дописал пятое о враче-инженере, заведующем курортным отделом Сибздрава:

> «…Его стаж — кончил Рижский политехинститут, Юрьевский медицинский факультет, институт путей сообщения в Лондоне, два года в Америке на заводе Гугенгейма, восемь лет на Канадской Тихоокеанской дороге. В начале 18 года назначен Невским начальником Западно-Уральской и Самаро-Златоустовской. За слишком жесткую линию конфликта довели до ареста его по постановлению Уралобластсовета. Затем идет его скитание. Впечатление производит самое благоприятное, как энергичный честный, исполняющий свой долг человек…».

Написав это, Дзержинский подумал: «Впечатление он производит хорошее, но этого, конечно, мало, чтобы назначить его на ответственный пост. Надо раньше убедиться — добросовестно ли он работал начальником дорог и при каких обстоятельствах ушел?»

И нарком дописал: «Прошу срочно собрать о нем сведения у Невского, Белякова, Белобородова и других и сообщить мне. Во

всяком случае, направляю его в Москву к ЦН и в коллегию для личного с ним знакомства».

Дзержинский уже заканчивал свою запись, когда Благонравов, стоявший у окна, сказал:

— Феликс Эдмундович, к вам идет временный редактор «Сибирского гудка».

Дзержинский благожелательно вглядывался в лицо единственного сотрудника редакции.

— Вас, вероятно, интересует мое мнение о первых номерах газеты? Но говорить об этом рановато. Я знаю, в каких условиях вы ее выпускаете и уже дал телеграмму в Москву, чтобы срочно выслали ответственного редактора. Читал также в «Рабочем пути» заметку, в которой выругали «Сибирский гудок» за неграмотность. Ошибок в нашей газете, действительно, очень много.

— Феликс Эдмундович, — оправдывался сотрудник, — я один и физически не могу со всей работой управиться. Корректоров нет и мне, помимо всего, приходится самому вычитывать гранки. После верстки успеваю только один раз прочитать и вот…

— Лично вас я не упрекаю, но согласитесь, что мы не имеем права выпускать неграмотную газету. У нас немало железнодорожников учатся читать по газете. А чему мы их научим? Я поговорю с секретарем губкома партии, чтобы «Рабочий путь» помог вам своими корректорами. Это нетрудно сделать. Гораздо труднее добиться, чтобы наша газета точно била в цель, помогла нам выполнить задание Республики. Главное назначение «Сибирского гудка» — пробудить сознание всей массы сибирских железнодорожников, и, если смотреть правде в глаза, то многие из них еще инертны, равнодушны, еще полностью не прониклись сознанием своей исторической роли.

— Хорошо, если бы вы написали статью в «Сибирский гудок», — попросил редактор. — Это имело бы большое значение и для авторитета новой газеты среди транспортников.

Нарком отрицательно покачал головой.

— У меня нет сейчас такой возможности. Если хотите, напечатайте в газете беседу со мной по важнейшим текущим вопросам.

— Очень хочу. Когда можно было бы побеседовать?

— Хоть сейчас. Чго именно интересует газету?

— Прежде всего, ваши впечатления о дорогах Сибири?

— Впечатления? Скажу прямо — безотрадные. Сибирский транспорт я застал в состоянии полнейшего хаоса, полнейшего развала. Посудите сами, — пояснил нарком. — Наша экспедиция приехала наблюдать за перевозками, помогать их ускорению. А

нам пришлось заняться первоначалоными подсчетами, сколько чего нужно для перевозок, откуда взять недостающие паровозы, как распределить вагоны, каким путем увеличить ремонт подвижного состава, и так далее. Даже связь в округе пришлось нам самим налаживать.

Дзержинский подробно указал пути преодоления огромных трудностей, которые испытывал сибирский транспорт. Он отметил, что общими усилиями уже удалось несколько улучшить положение, но январь был почти потерян.

Беседу с корреспондентом закончил такими словами:

— Положение с транспортом весьма и весьма тяжелое. Но это вовсе не значит, что железнодорожники Сибири не сумеют справиться с поставленными перед ними задачами. Об этом не может быть и речи! Так прямо и напечатайте в газете.

Голос народного комиссара зазвучал еще более твердо и уверенно:

— Мы безусловно справимся, мы вывезем отсюда и семена, и продовольствие. И вместе с тем будем учиться на своих ошибках, чтобы больше их не повторять.

Когда сотрудник редакции ушел, Дзержинский показал Благонравову сообщение из Новониколаевска о том, что Грунин заболел и слег в постель. Температура высокая, возможно тиф.

— Меня очень беспокоит болезнь Грунина, — озабоченно заметил Феликс Эдмундович. — Я вчера телеграфировал Павлуновскому, попросил его обеспечить уход и лечение, срочно передать мне диагноз врача. Но ответа все нет и нет…

— А по какому адресу вы послали телеграмму?

— Новониколаевск, Полномочное представительство ВЧК.

— В представительстве почти никого не осталось, Феликс Эдмундович. Когда вы назначили Павлуновского руководителем сибирской «Пятерки по содействию транспорту», он переселился в помещение Сибревкома. Большинство ответственных чекистов тоже отсутствует — по вашему указанию они выехали продвигать хлебные маршруты. Телеграмму лучше бы направить в линейную транспортную ЧК Иванову для срочной передачи Павлуновскому. Это будет куда вернее.

— Хорошо. Тогда подождите, Георгий Иванович. Я напишу несколько слов, а вам все равно проходить мимо телеграфа — сдадите.

Выйдя из вагона, Благонравов прочитал строки, торопливо написанные наркомом:

«Н. Николаевск ЛТЧК Иванову
для немедленной передачи ППВЧК Павлуновскому.

Болезнь Грунина сильно нас беспокоит. Прошу всесторонне выяснить с врачом необходимо ли оставить лечиться в Н. Николаевске или лучше и возможно ли увезти в Москву.

Прошу обеспечить постоянной врачебной помощью и уходом. Все издержки покрыть из моей кассы. Если потребуется, пришлю деньги. Прошу срочного ответа.

Дзержинский»

С любовью подумал Благонравов о Феликсе Эдмундовиче, которого он обожал и на которого старался походить даже внешним обликом. Чекисты-транспортники добродушно улыбались, подметив эту слабость своего начальника, носившего такую же кавалерийскую шинель, как Дзержинский, такую же солдатскую гимнастерку, подпоясанную широким ремнем, и брюки, заправленные в сапоги. Даже бородку он отрастил себе клинышком «под Дзержинского».

Телеграмма, проникнутая искренней тревогой за судьбу одного из сотрудников экспедиции, глубоко тронула Благонравова, вовсе не страдавшего излишней чувствительностью.

7

В салон вагона наркома вошли два инженера экспедиции, временно назначенные на руководящие должности в управление округа вместо снятых с работы саботажников и бездельников. По их озабоченным лицам Дзержинский понял — положение на дорогах ухудшилось. Сразу задал вопрос:

— Сколько продовольствия передали вчера в Центр?

— За вчерашние сутки поставили рекорд — 130 вагонов, а вот ночью пришла беда — снова забушевали бураны, — со вздохом ответил инженер с седыми усами, исполняющий обязанности начальника эксплуатационного отдела округа.

— Где именно?

— Парализованы самые хлебные линии — Южно-Сибирская и Алтайская.

— Вы же мне вчера докладывали, что перегон Кулунда — Славгород очищен от снега.

— Был очищен, а к вечеру снова все замело. Высота заносов доходит до трех сажен. Ряд станций и многие поезда засыпаны почти до крыш. Ветер ежеминутно меняет направление и временами буран переходит в ураган… На Алтайской сорваны

крыши с нескольких станционных зданий и выбиты оконные рамы. Был случай, когда из рук четырех человек ветер вырвал снеговые щиты и перебросил их на другую сторону выемки.

Второй инженер, исполняющий обязанности заместителя начальника округа, добавил:

— Занесены пути на Кольчугинской линии и в Анжеро-Судженске. К тому же там стоит 25-градусный мороз. Прекратилось движение на перегоне Тайга — Мариинск.

— А как на западном направлении главного хода? — взволнованно спросил Дзержинский.

— Впереди продовольственных маршрутов идут снегоочистители, — сообщил начальник отдела эксплуатации, — и движение, хоть и с перебоями, все же поддерживается. Но… — инженер замялся, — главная опасность в другом…

— В чем?

— Наши линейные отделы, и в первую очередь Омский, теперь отрезаны от угольных месторождений. Запасов нет и топлива хватит на сутки, не больше. Нечем будет экипировать паровозы не только под поезда, но даже под снегоочистители, а это — самое страшное…

Инженер не договорил. Народный комиссар сразу понял всю трагичность создавшегося положения. «Грозит полная катастрофа, — мелькнула мысль. — Если станут снегоочистители, тогда некому будет пробить путь к шахтам и прекратится поступление угля. Круг несчастий замкнется и Транссибирская магистраль замрет надолго…».

От гнетущих раздумий глубже пролегли морщины на лице Дзержинского, в уголках рта появились горестные складки и казались еще более запавшими усталые глаза.

Пристально глядя на старого специалиста, он произнес:

— Вы считаете, если нам и удастся отстоять от метелей главный ход магистрали, то ему все равно грозит паралич из-за отсутствия топлива?

Начальник отдела эксплуатации кивнул головой.

— Какой же выход из положения? — взволнованно спросил Дзержинский и тут же, не дожидаясь ответа, жестко добавил: — Мне говорили, в старом министерстве вы очень искусно командовали движением поездов…

Округлое, с болезненной пухлостью лицо инженера вытянулось. Слова наркома задели его за живое. Оправившись от замешательства, он тихо сказал:

— Есть у меня предложение, но не могу решиться, вряд ли вы согласитесь с ним, но другого выхода я не вижу…

— Говорите!

— Я бы временно задержал на станциях все продовольственные маршруты и продвигал бы одни только угольные. У нас много топлива находится в пути, на колесах…

— Прекратить движение хлебных поездов? — медленно с тяжелым чувством переспросил Дзержинский.

Старый инженер удрученно молчал. Молчал и нарком, не ожидая ответа на свой вопрос, который, в действительности, он задавал самому себе. Мучительно переживал он свое бессилие перед стихией, которая внезапно, несколькими ударами разрушила с таким трудом налаженные перевозки зерна и мяса из Сибири. Вчера добились 130 вагонов в сутки, а сегодня?.. А что будет завтра, послезавтра? И это в то время, когда там с нетерпением ждут каждый вагон, каждый пуд, каждый фунт хлеба… Что же делать? — напряженно думал он. Лихорадочная тревога обостряла все его мысли. Проталкивать сначала уголь и снабжать все депо? Получив топливо, паровозы возьмут продовольственные маршруты. Одновременно пробиваться к угольным районам. Тактика движения поездов такая — впереди снегоочистители, за ними уголь, а лишь потом хлеб. Очень печально, но ничего не поделаешь… Что я могу противопоставить знаниям и опыту крупного специалиста? Вероятно, его предложение — единственный выход.

И Дзержинский прервал длительное и тягостное молчание, царившее в салоне вагона:

— Да, видимо вы правы. Быть может, мои слова о вашей работе в старом министерстве прозвучали упреком. Но это вырвалось у меня в состоянии возбуждения. Я вовсе не хотел сказать что-то обидное… Ну что ж, наметим план действий, — обратился Дзержинский к присутствующим.

— Вы, — предложил он начальнику отдела эксплуатации, — сразу же начинайте проводить в жизнь свое предложение. Подготовьте за моей подписью приказание — пусть Пермская дорога немедленно окажет Омскому отделу экстренную помощь кизеловским углем.

Нарком повернулся ко второму инженеру: — А вы как временный заместитель ОН[18] командуйте всей техникой и людьми по очистке путей. От моего имени вызовите снегоочистители «Лесли» с Самаро-Златоустовской и других дорог. Запросите Петроградскую обсерваторию о прогнозе погоды. Пусть ежедневно высылают нам по телеграфу сводки.

— Вас, Георгий Иванович, — сказал он Благонравову, который присутствовал на этой беседе, — я попрошу ничем другим не заниматься. Мобилизуйте все транспортные ЧК на борьбу со стихией. Пусть их представители войдут в состав

губернских и уездных троек, помогут мобилизовать население городов и сел, прилегающих к железной дороге. Далее. Немедленно за моей подписью дайте телеграммы в штабы сибирских дивизий. У них есть указание Реввоенсовета всеми силами помогать нам. Военные части двинуть на расчистку угольных линий, в первую очередь на Анжеро-Судженск.

Нарком обратился к инженерам:

— Еще какие меры нужно предпринять?

* * *

…В тот день состоялось три совещания участников экспедиции. Последнее закончилось во втором часу ночи. Секретарь Костя Барташевич от усталости падал с ног. Захватив черновики протокола, он направился к себе. По дороге заглянул в купе дежурного сотрудника. Там читал книжку его приятель, весельчак и балагур. Увидев Барташевича, тот воскликнул:

— Ах, это ты, чертушка! Заходи, заходи, Костя! Что новенького? Так поздно заседали?

— Еще немного и пришлось бы тебе поминки по мне справлять, — мрачно пошутил Барташевич, устало садясь напротив приятеля. — Сегодня я, поверишь, десять часов вел протокол… Три совещания…

— Я бы лучше землю десять часов копал.

— Конечно! После двенадцати часов ночи устал я, ужас… И как назло такие говоруны попались. Уже поздно, они торопятся, глотают слова, так и сыпят цифры, названия станций, номера маршрутов. Ну, думаю, каюк мне! Протокол не доведу до конца. Голова, как свинец тяжелая, глаза слипаются, клюю носом, вот-вот упаду на пол. Вдруг передают мне указание от Феликса Эдмундовича, чтобы я пошел выспаться…

— Знаешь, браток, ври, да знай меру! — неожиданно рассердился дежурный. — Феликсу Эдмундовичу только и делов, что на тебя смотреть, не хочет ли Костенька отдохнуть, не пора ли ему баиньки…

— Что, не веришь?

— А кто тебе поверит? Дураком меня считаешь, что ли? Или скажешь: иди спроси у Феликса Эдмундовича. Да?

— Зачем спрашивать? Читай, дурная твоя голова! Барташевич рывком раскрыл папку и вынул узкую бумажную полоску. На ней знакомым почерком было написано:

«Вас, кажется, клонит сильно ко сну, — я думаю, Вы

могли бы итти выспаться. Благонравов Вас заменит. Ф. Д.».

— Да, — промолвил дежурный, — никогда бы не поверил. Ну, а ты что?

— Я с благодарностью посмотрел на Феликса Эдмундовича, а он кивнул мне: «Иди, мол, спать!». Тут я отрицательно покачал головой: «Не беспокойтесь, спасибо, справлюсь». И, действительно, поверишь? Сон как рукой сняло.

* * *

После ночного совещания Дзержинский вспомнил, что Благонравов просил послать кого-нибудь из сотрудников экспедиции в Славгород. Там власти бездеятельны и не организуют население на борьбу со снежными заносами.

«Можно послать Лебедева из административного управления, — подумал нарком, — ему сейчас тут делать нечего. На рассвете отправится снеговой поезд, пусть едет».

Дежурный сотрудник ушел за Лебедевым, но минут через 15 вернулся и доложил, что его невозможно разбудить.

— Что значит невозможно?

— Он мертвецки пьян. Около дивана стоит недопитая бутылка самогона.

— Пьян? — вспыхнул Дзержинский. — И это — сотрудник экспедиции! Мы напрягаем все свои силы, метели замучили всех, а он?.. Передайте управделами, чтобы Лебедев завтра же сдал дела Барановскому и выехал в Москву с первым же отходящим поездом… А впрочем, подождите. Он, конечно, только рад будет, что его отсылают в Москву. Пусть управделами подготовит приказ о том, что Лебедев подвергается в административном порядке аресту на 30 суток с содержанием при Окружной транспортной ЧК. А где Беленький?

— Спит. Разбудить его?

— Не надо. Пусть отдыхает. Я сейчас напишу ему. Утром передадите.

И нарком на своем бланке написал:

> «Прошу находящееся в нашем поезде у кого бы то ни было, в каком бы то ни было количестве, и какого бы сорта вино или спиртной напиток — **уничтожить**, поскольку нет предписания врача. Прошу вместе с тем сообщить всем, кому следует, что за нахождение вина в моем поезде буду карать самым беспощадным образом.

Наркомпуть и Наркомвнудел *Ф. Дзержинский.*
12.2.22 г. Омск. 1 ч. 30 минут ночи».

Дежурный взял это предписание и попросил разрешения устроить в поезде на ночлег работника ВЧК Чайванова.

— Чайванов? Он мне нужен, пусть войдет.

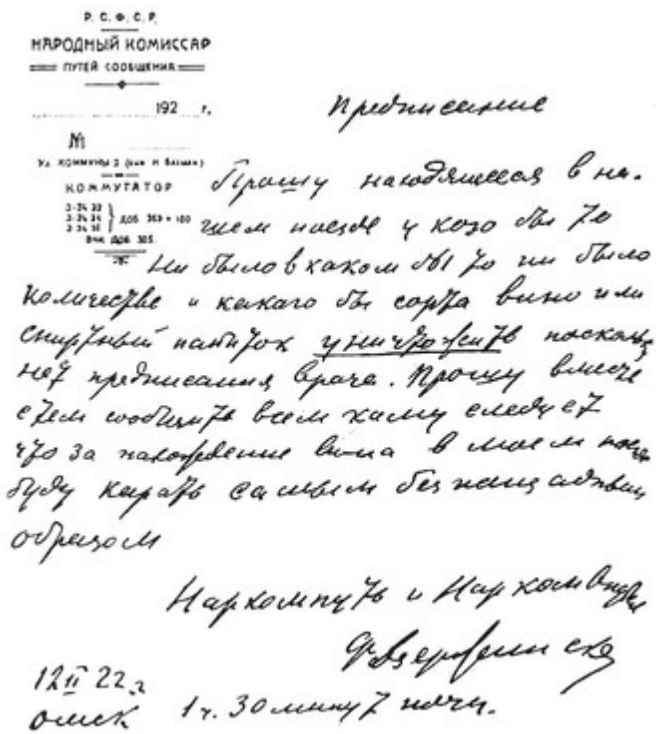
Вскоре послышался стук в дверь. Вошедший представился:

— Чайванов, начальник следственного и экономического отделов полномочного представительства ВЧК по Сибири. Прибыл…

— Знаю, знаю, — прервал его Дзержинский. — Садитесь. Вы представляете себе, чем вам придется заниматься?

— Мне Павлуновский говорил, но я никогда не работал на транспорте и в продовольственных вопросах тоже не разбираюсь. Так что не знаю, чем буду полезен…

Феликс Эдмундович недовольно остановил его и сказал, что чекисты обладают такими качествами, как упорство и настойчивость в достижении цели, что именно это крайне важно при выполнении ударного задания правительства, да еще при нынешних чрезвычайных трудностях — снежные заносы срывают план перевозок.


Р. С. Ф. С. Р.
НАРОДНЫЙ КОМИССАР
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
192 г.
Предписание
№
КОММУТАТОР
Прошу находящегося в на-
шем поезде у козла № 70
Ни было в каком № 70 ни было
количестве и какого бы сорта вино или
спиртной напиток уничтожить поскольку
нет предписания врача. Прошу вместе
с тем сообщить всем кому следует
что за нахождение вина в моем поезде
буду карать самым беспощадным
образом
Наркомпуть и Нарквнудел
Дзержинский
12 II 22 г.
Омск 1 ч. 30 минут ночи.

Предписание Ф. Э. Дзержинского во время экспедиции в Сибирь.

Дзержинский вынул из ящика стола заранее заготовленный мандат, в котором говорилось, что Чайванов назначается на участок Омск — Челябинск и что ему, в частности, поручается ликвидировать «пробку» — скопившиеся в большом количестве вагоны с грузами на станции Петропавловск.

Разъяснив чекисту задачи, которые перед ним стоят, и вручая ему мандат, Дзержинский подчеркнул:

— У вас большие права, но у вас ничего не выйдет, если люди не поймут ваших прав, вашего задания, если они не осознают, что вся ваша работа — в интересах народных масс. Не отрывайтесь от людей, общайтесь с ними в течение всего рабочего дня. Тогда вы всегда будете знать, как идут дела. Держите постоянную связь с губкомом партии, ну, и, конечно, с нами. Желаю успеха!

Выйдя из вагона наркома, Чайванов посмотрел на часы. Они показывали два часа и десять минут.

8

Приоткрыв дверь, Матвеев попросил разрешения войти. Нарком кивнул головой.

— По вашему распоряжению, — доложил Матвеев, — я уже отгрузил для министерства транспорта ДВР[19] дефицитные материалы.

— Что именно?

— 4500 пудов мазута, 3500 пудов керосина, по 3000 пудов кровельного железа и гвоздей, подбивку для букс и немного обмундирования. У нас самих, как вы знаете, крайне скудные запасы.

— Знаю, — заметил Дзержинский, — а помочь надо. Вот прогонят дальневосточники белогвардейцев из Владивостока, тогда они поделятся с нами своими трофеями. Туда интервенты многое завезли.

— Феликс Эдмундович! Я еще хотел сообщить вам о недостойном поведении начальника хозотдела округа Берхмана. Он без нашего ведома экстренно запросил из НКПС добавочной высылки олова, свинца и баббита, причем в количествах, в два-три раза превышающих действительную потребность.

Нарком возмутился:

— Подготовьте от моего имени записку начальнику округа, укажите, что необоснованные требования материалов, запасы которых в Республике крайне ограничены, являются

красноречивым доказательством полной бесхозяйственности и легкомысленного отношения к делу. Пусть начальник округа немедленно объявит Берхману строгий выговор с предупреждением.

— Слушаюсь, — промолвил Матвеев и собрался уйти.

— Одну минуточку, — остановил его нарком. — Я хотел, чтобы вы временно, месяца на три-четыре, остались в Сибири, пока не наладится снабжение предприятий. Как вы на это смотрите?

— Если прикажете, Феликс Эдмундович, останусь.

— Ну, а без приказа?

Преодолевая стеснение, Матвеев признался, что с нетерпением ждет возвращения экспедиции в Москву, так как жена болеет и ей очень трудно без него.

— А чем она болеет?

— Язвой желудка.

— Язвой желудка? Тогда не надо. На днях у одного из наших специалистов обнаружилась эта же болезнь и я его отправил лечиться в Москву. Несмотря на то, что он здесь очень и очень нужен был — исполнял обязанности заместителя начальника округа.

* * *

Тревожное известие пришло неожиданно.

— В Омских мастерских — чрезвычайное происшествие, — сообщил взволнованный Благонравов.

— Снова пожар? — быстро спросил нарком.

— Нет!

— Так что же случилось?

Благонравов начал рассказывать. Хищения топлива на узле достигли неслыханных размеров — около 900 пудов в сутки. По его приказанию чекисты стали принимать меры. Одна из них — усиленный караул у пропускной будки железнодорожных мастерских. Вчера после гудка об окончании работы чекисты увидели такую картину — почти у каждого из рабочих, направлявшихся к выходу, в руке было ведро с углем. Из мастерских никого не выпускали, пока не высыпят уголь. Это вызвало большое недовольство и сегодня утром мастеровые потребовали от месткома немедленно созвать экстренное собрание, где начали обсуждать вчерашний инцидент. Эсеры усиленно подогревали недовольство мастеровых, подбивая их на забастовку. Рабочие не поддались на провокацию, но

успокоительные речи администрации и комиссара Сверчкова тоже не подействовали. Тогда Сверчков внес предложение — избрать делегацию к наркому путей сообщения. Все с этим согласились и делегацию выбрали. Дзержинский вспыхнул:

— Не буду я выслушивать ультиматум эсеровских вожаков…

— Феликс Эдмундович! Эсеров делегатами не выбрали, хотя они к этому всячески стремились. В делегацию вошли одни беспартийные — кадровый высококвалифицированный слесарь, старый котельщик и еще молодой подручный токаря, комсомолец… Выбрав делегацию, все успокоились и стали к станкам.

Нарком хотел что-то спросить Благонравова, но за дверьми в коридорчике послышались приглушенные голоса. Дежурный сотрудник доложил, что пришел комиссар Сверчков с тремя рабочими из мастерских.

Нарком поздоровался с вошедшими за руку, пригласил сесть, пытливо вглядываясь в лица делегатов.

— Мне известно, что у вас произошло, — начал он разговор. — И я хотел бы знать, как вы сами все это оцениваете?

Делегаты молчали и с минуты на минуту это молчание становилось все более тягостным.

Наконец, его прервал пожилой слесарь. Простуженным, хриплым голосом он, заметно волнуясь, сказал:

— Товарищ Дзержинский! Вы может думаете, что мы — несознательные или бессовестные люди. Нет! Разве мне или ему, или ему, — указывал он кивком головы на своих соседей, — не совестно тащить ведро угля, которое во как нужно для паровозов и кузницы? Конечно, очень совестно! Но войдите в наше очень тяжелое положение — ведь ни угля, ни дров нам никто не выдает. Как же нам прожить без отопления при здешних морозах? Жили бы мы, скажем, где-нибудь на юге, там, конечно, холодное время можно потерпеть. А как потерпишь у нас, в Сибири, при 30–35 градусах? И у каждого, конечно, дети… Что делать? Вот и тащишь каждый день по ведерку угля, хоть и стыдно мне, старому рабочему, опостылело до края…

Слесарь сокрушенно замолчал. А старый полуглухой котельщик с седыми усами и бородкой, приложив руку к уху, чтобы лучше слышать, согласно кивал головой.

Дзержинский тоже молчал и думал: «Как не войти в положение рабочих? Ведь не получая ниоткуда топлива, железнодорожники берут уголь в депо, в мастерских, с паровозов, с вагонов, иначе в сибирском климате они просуществовать не могут. Но мириться с этим никак нельзя. Видимо, единственный выход — выдавать рабочим транспорта топливо, хотя бы низкого

качества, хотя бы по голодной норме. Наркомат должен узаконить такие выдачи и тогда несравненно легче будет вести борьбу с действительно злостными хищениями…»

Недоумевая, почему нарком молчит, избранный делегатом бойкий паренек с вихрастым русым чубиком, поддерживая высказывание слесаря, тихо добавил:

— Товарищ нарком! Если вот у вас, здесь, в вагоне тепло, то и у рабочего дома тоже должно быть тепло.

— Васька! Как ты разговариваешь с товарищем Дзержинским! — прикрикнул на него седой котельщик. — Что ты товарища наркома до нас равняешь? Они, считай по-старому, — министр путей сообщения. Они выполняют задание самого Ленина. Ты что, газет не читаешь? Что же ты и самому наркому мерзнуть прикажешь, как нам? Языкастый ты больно, а еще комсомол!

— Напрасно вы так, папаша, — смущенно сказал Дзержинский. — Вася ничего плохого не сказал. Конечно, у рабочего в квартире должно быть тепло. Он совершенно прав…

Присутствовавший при этом разговоре Благонравов видел, как искренне почувствовал неловкость Феликс Эдмундович от простодушной реплики паренька, видел, что ему действительно неприятно то, что он, нарком, живет в теплом вагоне в то время, когда у мастеровых нет топлива. Долго работая с ним вместе, Благонравов хорошо знал скромность Феликса Эдмундовича, его исключительную щепетильность во всем, что касалось бытовых условий жизни.

После некоторого раздумья народный комиссар обратился к делегатам:

— У нас теперь огромные затруднения с углем из-за снежных заносов и сейчас мы никак не можем выдавать его железнодорожникам. Как это сделать в будущем — мы обязательно решим в наркомате. Пока что я прикажу выдать рабочим дрова, но, к сожалению, не всем, а особо нуждающимся, у кого малые дети. На станции — очень небольшой запас дров. А почему бы самим мастеровым не заняться заготовками дров? Ведь от Омска, мне говорили, идет узкоколейка к лесным разработкам.

— Так мы бы с дорогой душой! — живо воскликнул слесарь, прижимая руку к сердцу. — Но не можем же мы не выйти на работу, а отправиться в лес. Должон же кто-то руководить, договориться с начальством, выделить бригаду лесорубов, собрать инструмент, выдать авансом хлеба, картошки… А у нас никто этим не интересуется, ни местком, ни партячейка…

— А чем же они интересуются? — с досадным чувством спросил нарком.

Слесарь пожал плечами.

— На той неделе было партейное собрание. Вход свободный. Обсуждали вопрос о происхождении человека. Оно, конечно, любознательно, откуда взялся человек, от обезьяны что ли или еще как. Но про это, я так полагаю, можно в клубе лекцию послушать. А на партейном собрании у мастеровых интерес другой.

— Какой?

— Ну, конечно, перво-наперво — производство, премирование за ударную работу, снабжение. Но и политикой тоже интересуются. Вот, скажем, нэп. Нам понятно, какая от него выгода крестьянам. А что от него рабочий класс получит? Какая польза государству? Конечно, газеты читаем, но хочется живое слово услышать, вопросы задать…

— Вы слышите? — повернулся нарком к Сверчкову. — Это камень в ваш огород. И упрек в том, что никто не заботился о самозаготовках дров — это тяжелое обвинение, брошенное профсоюзной и партийной организациям и особо комиссарам. Это показатель связи с рабочими массами.

Дзержинский минутку помолчал и обратился к делегатам:

— Доведем до конца вопрос о заготовках дров. Комиссар поможет организовать это дело. Меня вот что беспокоит. Вы знаете, что у нас очень плохо с паровозами и вагонами. Не отразится ли отправка 30–40 человек в лес на ремонте подвижного состава?

— Конечно, отразится, — подтвердил слесарь, — если не принять мер.

— Какие именно?

— Пусть начальник мастерских на общем собрании поставит рабочим такое условие. Разрешу, мол, отправить бригаду в лес, дам паровоз и платформы для вывозки дров, если, мол, вы обязуетесь полностью выполнить всю работу за отъезжающих. Я думаю, что мастеровые охотно согласятся. Поднажмутся, зато будут с дровами.

— Дельный совет! Полагаю, что так и надо сделать, — согласился нарком. — У меня еще вопрос к вам. Интересует меня, какова ваша личная выработка в мастерских? Намного она упала по сравнению с довоенным временем?

— Конечно. Тогда я со своим подручным выпускал из ремонта в среднем 12 паровозов в месяц. А теперь два слесаря с подручными ремонтируют всего лишь четыре паровоза. Если бы материально заинтересовать мастеровых, выработку можно удвоить, а то и утроить. Но при нонешнем жаловании и снабжении…

Слесарь махнул рукой и замолчал.

— Что вы имеете в виду?

— Скажу вам прямо, товарищ Дзержинский. Болтовни у нас много, а твердого слова нет. Летом в мастерских объявили приказ из Центра — вводится прогрессивно-сдельная оплата труда. У нас все были довольны и выработка сразу пошла в гору. Но в конце месяца жалованье не выплатили, а лишь аванс. В следующем месяце снова аванс. Никто не знает, сколько заработал. Интерес пропал, потому как неизвестно, когда и чего заплатят. А в ноябре объявили приказ, что Сибирский округ, вот забыл, как там было сказано… Да, да вспомнил — «округ не имеет материальных возможностей для прогрессивно-сдельной оплаты труда». А мы-то при чем? Зачем было объявлять, зачем было огород городить? Вот и пропали наши заработки, остались мы при одних авансах. А теперь, что администрация ни скажет — ничему не верят…

— То, что вы мне рассказали, очень, очень важно, — взволнованно подчеркнул нарком. — К сожалению, я этого не знал. Мне никто об этом не сообщил — ни начальник, ни комиссар округа, ни вы, — обратился он к Сверчкову. — Это — непростительно. Это плоды преступно-легкомысленного отношения к делу. И хоть ни у кого не было злого умысла, на деле получилось надувательство рабочих. И я как нарком тоже повинен, так как не знал, что делается на местах.

После небольшой паузы Дзержинский спросил:

— А как вы снабжаетесь натурой в счет зарплаты?

— За последний месяц получшало, — ответил слесарь. — А то уже было до ручки дошли. Особенно худо многосемейным и низкоразрядникам. Были случаи, когда в цеху от голода в обморок падали. Имею к вам один вопросик, товарищ Дзержинский, не понимаю я.

— Пожалуйста.

— Вот, скажем, в Москве или Питере перебои с хлебом. Это мне понятно. Откуда его взять, пока не подвезли? А вот у нас, в Сибири, хлеб-то есть. Ведь отсюда вывозят. Почему же положенный паек не дают мне вовремя?

— Вопрос совершенно справедливый, — решительно подтвердил нарком. — Я тоже этого не понимаю. Сейчас запишу себе, спрошу сибирского продкомиссара и спрошу по всей строгости. Я приказал срочно ликвидировать задолженность за прошлые месяцы и ответственность за снабжение рабочих возложил на администрацию и комиссаров. Транспортная кооперация сама не в силах с этим справиться… Ну, а как вы смотрите на то, чтобы организовать на узле производство всяких мелких изделий для села с целью обмена на продукты?

— Менять бы хорошо, — разговорился котельщик. — Вот если бы вы разрешили в наших мастерских изготовлять всякие поделки для крестьянства, а кооперация пусть меняет…

— Что ж, в неурочное время из бракованного материала я могу разрешить, — ответил Дзержинский. Но пожилой слесарь при этих словах с сомнением покачал головой:

— А я бы на вашем месте не разрешил, товарищ народный комиссар. Хочу по-честному предупредить вас. Если разрешить в наших мастерских, то заверяю — на поделки пойдет не только лом или бракованный материал, а самый что ни на есть годный, исправный, которого и так у нас очень и очень мало для ремонта паровозов. Потому как сознания у людей еще не хватает. Есть такие, которым вилы или косы или какие-нибудь там сковородки, за которые дадут продукты, дороже, чем магистральный паровоз. Как говорится — своя рубашка ближе к телу. А поделки можно изготовлять в другом месте. Вот у нас есть бездействующий гидротехнический заводик около станции. Пожалуйста… А в наших мастерских — нет, я бы не разрешил…

Надолго затянулась беседа с рабочими. Дважды заглядывал в салон вагона управделами. Он доложил, что сотрудники уже явились на совещание, но нарком недовольно махнул рукой: «Свои, мол, работники, пусть подождут».

Благонравов, молча сидевший в сторонке, смотрел на Феликса Эдмундовича и размышлял о секрете поразительного влияния на умы и сердца людей, которым обладает этот удивительный человек.

Вот пришли к нему делегаты от железнодорожников, которые жаловались на отсутствие топлива, задержку заработной платы, перебои с выдачей хлеба и другие трудности жизни. Вот он начал с ними прямой, откровенный разговор. Дзержинский не сулил полуголодным, терпящим холод мастеровым, молочных рек и кисельных берегов, не разбрасывался заверениями и обещаниями. Наоборот, он говорил им одну лишь неприкрытую правду. И сила этой большевистской правды, этой страстной убежденности, исходившей от Дзержинского, отодвинула во время беседы личные нужды рабочих на задний план. Делегаты неощутимо для самих себя из жалобщиков превратились в советчиков, близко принимающих к сердцу интересы своего пролетарского государства. Вместе со своим народным комиссаром они думали трудную думу о том, как в еле действующих мастерских с изношенными станками, при отчаянном положении с материалами, при ничтожной оплате труда, в условиях голода и холода все же преодолеть неимоверные трудности, стоящие на пути, и поднять из разрухи железные дороги.

Комиссар дороги привел к наркому незнакомого железнодорожника, одетого в старую кожанку и стеганые брюки, заправленные в сапоги.

— Это — Матсон, инструктор учкпрофсожа.[20] Он бывший машинист и я привлек его к выполнению вашего поручения — проверять расходование угля на маневровых паровозах.

Дзержинский попросил ознакомить его с результатами проверки.

— Я проработал на локомотиве двое суток, — начал Матсон свой рассказ. — Учил машинистов экономно топить. И они на практике убедились, что 240–250 пудов в сутки предостаточно…

— Почему же машинисты все время жалуются, что им не хватает теперешней нормы — 300 пудов? — прервал его нарком.

— Тут причина совсем другая, — усмехнулся Матсон. — Дело в том, что все движенцы, кому только не лень, накладывают на маневровые локомотивы своего рода «угольную разверстку».

— Как это понимать?

— Приведу факты. Первая смена паровозной бригады, которую я инструктировал, пришла на работу с пустыми мешками, чтобы набрать уголь для домашних нужд. Вторая смена тоже принесла два мешка и еще бидон. Только мы прибыли на станцию Куломзино, к паровозу подошли стрелочники и потребовали угля. Я им объявил, что не дам. Возмутились. «Вот еще новость — всегда брали, а сегодня — нельзя». Машинист разъяснил им, что на локомотиве «контроль». Ругаясь, ушли они с пустыми руками. Затем появился железнодорожник в форме движенца с порожним ведром и говорит: «Механик, давай!». Спрашиваю: «Кто вы такой?». Отвечает: «Я контролер службы движения». Узнав от машиниста, что на паровозе тоже есть «контролер», уходит недовольным. Едем дальше. Пост 744-й версты. Локомотив не пропускают. Вышел дежурный. В одной руке у него ведро, в другой — жезл. Это значит: «Ты мне дай угля, а я тебе — жезл для дальнейшего следования». И на всех остановках во время маневров — такая же картина…

Матсон замолчал.

«Полное разложение, — огорченно думал нарком. — Хищения угля стали обыденным явлением. Как же с этим бороться? Одних только административных и воспитательных мер явно мало. Видимо, я правильно решил узаконить выдачу топлива железнодорожникам».

На прощанье Дзержинский предложил Матсону изложить свой опыт экономного отопления паровозов в виде «Памятки

машинисту».

Когда инструктор ушел, Сверчков спросил:

— Феликс Эдмундович! Не находите ли вы нужным премировать Матсона? Он добровольно двое суток подряд не сходил с паровоза, проверяя расход топлива.

— А что Матсон беспартийный?

— Нет, он коммунист.

— Тогда можно не награждать. Он ведь только исполнял свой партийный долг.

* * *

Вечером Дзержинский пригласил к себе своих ближайших сотрудников по экспедиции — Благонравова, Зимина и Грунина. Когда они вошли, то сразу же заметили, что нарком чем-то взволнован.

Феликс Эдмундович рассказал, что в начале февраля он направил в ЦК РКП (б) свой проект реформы управления транспортом. Недели две тому назад ему стало известно, что этот проект не встретил поддержки в коллегии НКПС. Но он никак не ожидал, что большинство членов коллегии совместно с членами президиума Цектрана направят в руководящие органы свой ответ с резкими возражениями. Сегодня он узнал содержание этого ответа.

— Как вы думаете? Неужели нельзя было дождаться моего возвращения в Москву? — возбужденно спросил Феликс Эдмундович. — Я бы подробно разъяснил свою позицию, выслушал их возражения. На расширенной коллегии НКПС развернули бы прения и это был бы честный спор. А так что? За моей спиной написали протест, собрали под ним подписи и создали впечатление, будто чуть ли не весь наркомат и профсоюз против моего проекта реформы. Какая ограниченность и близорукость!

— А что они предлагают? — спросил Благонравов.

— В том-то и дело, что ничего, — с досадой ответил Дзержинский. — Если они не соглашаются с моими выводами, подсказанными сибирским опытом, тогда пусть предложат что-нибудь более целесообразное. А то — ничего. Вот их примитивная философия: «Все-де, мол, на транспорте благополучно, не хватает только средств, да партийных и профсоюзных работников. Пусть нам государство отпустит шесть — Десять миллионов рублей золотом и мы-де покажем класс работы». Но ведь это же пустая беспочвенная фантазия!

Больше, чем государство нам дает, оно дать никак не может. Так разве же это по-партийному разводить ведомственную драку вокруг казенного, почти пустого мешка?

Феликс Эдмундович порывисто встал, несколько раз прошелся по салону вагона и необычно громко для него продолжал:

— У меня конкретная программа действий. Я предлагаю поставить дело так, чтобы те средства, которые страна нам отпускает, были как можно целесообразнее использованы. В этом — гвоздь! Далее. Никто нам не сможет дать в достаточно большом количестве и сильных политических работников, которые тоже на вес золота. Значит главное — из имеющихся сил создать боевые аппараты, чтобы, несмотря на нищету, несмотря на истощенный организм транспорта, все же выйти из борьбы победителями. Они же предпочитают беспомощно и надоедливо бубнить: «дайте нам это, дайте нам то», заранее зная, что государство не в состоянии этого сделать…

Дзержинский говорил горячо и взволнованно. Ему было больно, что в коллегии и Цектране не поняли существа, смысла его предложений… «Ведь мои мысли, — рассуждал он, — выношены в борьбе и подтверждены сибирским опытом».

Феликса Эдмундовича также огорчило, что его оппоненты поспешили выступить до его приезда и действовали, по его мнению, не весьма благородно. Уж если драться, тогда в открытом бою, с поднятым забралом, а не так…

Во время наступившей паузы Благонравов, желая уяснить себе глубину разногласий, снова задал вопрос:

— А против предоставления дорогам большей самостоятельности они тоже возражают?

— Представьте себе, что возражают, — подтвердил нарком. — И это в то время, когда в НКПСе — чудовищный централизм, который стал преградой для восстановления нашего хозяйства. Надо раскрепостить места, дать им больше прав, возможности проявить свою инициативу. Нельзя управлять такой громадой, как транспорт, только из Центра. Разве не об этом свидетельствует полнейшее незнание наркоматом действительного положения дел в Сибири? Места гибнут от недостатка специалистов. Мы же в гроб загоняем линейных работников, требуя от них множество ненужных сведений, излишних отчетов и справок. Мы обрушиваем на них бумажный водопад, они изнывают под его тяжестью и лишены возможности заниматься настоящим делом. Миллионы приказов, приказаний, циркуляров, распоряжений, которые издает наркомат, повисают в воздухе и никем не выполняются. В этом вы ведь сами лично

убедились здесь, в Сибири…

— Неужели кто-то может это отрицать? — пожал плечами Зимин и поинтересовался: — Любопытно, а какие доводы выдвигают авторы возражений против создания на дорогах правлений?

— Доводы? — повторил нарком. — Никаких деловых соображений. Одни лишь сомнения и опасения, как бы чего не вышло.

Феликс Эдмундович взял со стола исписанные листки бумаги.

— Вот, — сказал он, — я пишу письмо всем губисполкомам и губэкономсовещаниям Сибири. Решил обратиться к ним, призвать их к самой тесной экономической связи с транспортом. Я пишу им: **«Необходимо помнить, что транспорт является основным нервом хозяйственной жизни страны. Без транспорта хозяйственная жизнь развиваться не может».** Это я напоминаю местным руководителям. Неужели же руководителям Наркомата путей сообщения я тоже должен разъяснять, что транспорт — ось развития товарообмена, этого гвоздя нашей новой экономической политики?

Дзержинский огорченно усмехнулся и продолжал:

— Пора во что бы то ни стало добиться рентабельности дорог, перестать быть нахлебником у государства. Не я, а сама жизнь требует реформы управления транспортом. Кто сейчас у нас на дорогах хозяйничает? Управления дорог, которые возглавляют старые специалисты. Они весьма сведущи в технических делах, но очень слабо разбираются в экономике транспорта и совершенно оторваны от хозяйственной жизни страны.

— Видимо, не только вдоль рельсов проходит полоса отчуждения, — заметил Зимин, — но и в умах многих железнодорожников.

— Верно, — согласился Дзержинский. — Эта отчужденность крайне вредна. Многие не понимают, что наш транспорт является неотъемлемой частью единого хозяйственного организма республики. Мы выходим из полосы отчуждения на широкий простор экономической жизни страны. Таковы объективные условия развития. Пора перестать быть узкими ведомственниками, а становиться государственными деятелями. Вспомните, что во многом решало нашу победу в гражданской войне? Тесная увязка транспорта с военным ведомством. Теперь же, чтобы вывести страну из разрухи, требуется тесная увязка транспорта со всем хозяйством страны. Как я мыслю себе это? Кроме существующих ныне управлений дорог, которые

занимаются техническим руководством, надо внутри транспорта создать органы, ведающие всей хозяйственно-коммерческой стороной дела и полностью распоряжающиеся финансами. Как назвать эти органы — «правлениями» или как-нибудь иначе — не важно. Дело не в названии, а в существе их работы А существо в том, чтобы управление транспортом было органически связано с органами управления хозяйственной жизнью областей и районов, по которым проходят железные дороги и водные пути. Эта связь должна быть хозяйственно-коммерческой.

— А как на практике будет осуществляться эта связь? — спросил Грунин. — Кого по вашему следовало бы ввести в состав правлений дорог?

— Конечно, не только транспортников и среди них начальника дороги, но и опытных работников, сведущих в делах промышленности и земледелия. Я имею в виду тех хозяйственников, от которых мы зависим, в помощи которых дорога нуждается и которые сами заинтересованы в ее успешной работе.

— Феликс Эдмундович! А как оценивают авторы письма ваши предложения? — задал вопрос Благонравов.

— Они пишут, что мой проект реформы не дает выхода из тяжелого положения, — тихо промолвил Дзержинский, на минутку задумался, а затем снова заговорил убежденно и страстно:

— Если бы они поглубже вдумались в суть моих предложений, выслушали меня самого, то убедились бы в моей правоте. То, что я вношу на рассмотрение ЦК партии, это не абстрактные мысли, не бюрократические рецепты. Если бы они знали положение на транспорте не по очковтирательским докладам, а по личным наблюдениям, если бы они окунулись в самую гущу жизни, как я в Сибири, то в моем письме в ЦК они услышали бы голос страдающего транспорта. Это же факт, что никто из нас не видел в округе ни одной попытки применения начал хозяйственного расчета. А сколько мы об этом говорим? Зато всюду и везде множество явлений раз-зала, разложения, хищничества, расточительности, инертности, иждивенческих настроений…

Но вот в голосе народного комиссара, звучавшем глубокой болью за беды транспорта, послышались суровые ноты. Он открыто бросал вызов тем, кто, не видя грозящей опасности, предпочитает плыть по течению, без руля и без ветрил. Он ставил вопрос принципиально:

— Я смотрю правде в глаза — под нашими ногами пропасть. Но я вижу, как ее обойти, как ее избежать. Поэтому я не могу

мириться с гибельным, узковедомственным подходом к делу и мне придется повести драку в самой коллегии.

После минутной паузы Дзержинский добавил:

— Вернусь скоро, повоюем!

Произнося эти слова, Феликс Эдмундович выпрямился во весь свой высокий рост. Тонкие черты его худощавого лица заострились. Глаза зажглись боевым огнем.

Но вот он немного успокоился, овладел собой и тихо заметил:

— Хватит об этом. Займемся текущими делами. Какие у вас ко мне вопросы?

Но собеседники молчали. Они по-прежнему находились под влиянием его огневой речи. Да и сам Дзержинский еще не остыл от волнения. Он мысленно продолжал воевать со своими московскими оппонентами. Вслух же проронил полные внутренней убежденности слова:

— Ничего! Мое двухмесячное пребывание на железных дорогах Сибири не прошло даром. Как нарком путей сообщения я здесь многому, очень многому научился. Теперь уже не так-то легко будет втирать мне очки «благополучными» докладами.

* * *

Поезд плавно отошел от Омского вокзала. Дзержинский, закурив папиросу, стал разбирать недавно привезенную фельдъегерем почту. На одном из конвертов он увидел адрес, написанный рукой жены. Зося, как всегда, кратко писала о себе, своей работе и очень подробно о Ясике, о том, как он учится в школе, готовит дома уроки, а затем со своим Дружком Чесеком вместе проводит время, катается на коньках…

Обстоятельства всегда складывались так, что он очень, очень мало времени мог уделять Ясику. И он тут же написал ему короткое ласковое письмо.

Мысленно повидавшись с сыном, Феликс Эдмундович взялся за письмо к жене:

> «Зося, дорогая моя!
>
> …Уже поздняя ночь — только сейчас я закончил чтение писем из Москвы. Я хочу сейчас же написать тебе, так как завтра у меня не будет времени. Я еду всего на один день в Новониколаевск — обсудить дела с Ревкомом.
>
> У нас огромные трудности. Когда работа округа,

казалось, начинала входить в норму, метели и снежные бураны опять дезорганизовали работу. А в недалекой перспективе новая угроза — продовольствия, оказывается, меньше, чем предполагалось. Я не могу разорваться на части и все предвидеть, а заменить знания и опыт энергией нельзя».

Дзержинский снова закурил папиросу и подумал: «Зося интересуется, к каким выводам я пришел, столкнувшись с сибирской действительностью. Поездка, несомненно, обнажила наши больные места и подсказала методы лечения».

«…Когда я вернусь, — продолжал он, — то мне не хотелось бы, чтобы текущие дела, как обычно, поглотили меня целиком — взяли меня в плен. Ибо сибирский опыт показал мне основные недостатки в нашей системе управления — их необходимо устранить. Без длительной борьбы это не удастся…»

Феликс Эдмундович сделал глубокую затяжку, медленно выпустил дым. Немного подумав, он в нескольких словах выразил свою твердую решимость добиваться победы нового:

«Я только теперь глубже погрузился в жизнь и хочу бороться за эту жизнь…»

Вспомнилось, как на одном из последних совещаний экспедиции кто-то из специалистов робко, как будто между прочим, спросил, сколько времени предполагает нарком еще пробыть в Сибири.

И Феликс Эдмундович написал жене:

«Среди моих товарищей и сотрудников заметно желание вернуться поскорее. Их измучила непрерывная работа и оторванность от семей. Я должен был обратиться к ним с напоминанием, что Москва ожидает не нас, а хлеб от нас. Они восприняли эти слова и работают самоотверженно. Даже „специалисты“ и те, насколько могут, напрягают силы. Мы сжились друг с другом… И я вижу, как здесь без комиссаров и специалисты становятся иными. Институт комиссаров у нас в НКПС уже изжил себя, и надо будет ликвидировать его поскорее.

Но довольно об этом».

Заканчивая письмо, Феликс Эдмундович в нескольких словах передал свое душевное состояние:

> «Я живу теперь лихорадочно. Сплю плохо, все время беспокоят меня мысли — я ищу выхода, решения задач».

Он уже хотел подписаться, но, перечитав последние строки, пожалел о сказанном в них — о лихорадочной жизни, бессоннице и тяжелых раздумьях. Зачем волновать Зосю, она и так все время беспокоится. Зачеркнуть последние строки? Нехорошо получится. Но не переписывать же из-за этого все письмо. И он наскоро добавил три утешительных, но мало убедительных для жены слова:

«Однако я здоров…»

Дзержинский встал со стула, потянулся, потушил свет и зашел в свое купе. Не спеша постелил и лег. «Спать!», — приказал себе и закрыл глаза. Долго лежал он, но желанный сон не приходил. Мысли, как волны в неспокойном море, непрерывно сталкивались друг с другом.

«Неужели на складах Кулунды действительно меньше хлеба, чем указывалось в сводках?.. В Новониколаевске надо будет договориться, чтобы муку здесь выдавали вовремя. Рабочие не могут понять, почему в Сибири, где есть хлеб, они не могут своевременно получать положенный им паек».

Ф. Э. Дзержинский в Сибири.

Причина, вызвавшая мою поездку в Сибирь, была неподготовленность сибирского транспорта к выполнению боевого задания по вывозу продовольствия и семенных грузов... Транспорт оказался в очень тяжелом состоянии... Все же все семенные и мясные погрузки транспорт выполнил на 100 % и в заданный срок.

Ф. Дзержинский

Ф. Э. Дзержинский в Сибири

Причина, вызвавшая мою поездку в Сибирь, была неподготовленность сибирского транспорта к выполнению боевого задания по вывозу продовольствия и семенных грузов… Транспорт оказался в очень тяжелом состоянии… Все же все семенные и мясные погрузки транспорт **выполнил на 100 % и в заданный срок.**

Ф. Э. Дзержинский

Неожиданно всплыла в памяти беседа с делегацией Омских

мастерских, мелькнули образы пожилого слесаря в залоснившейся фуражке, полуглухого седого котельщика с ладонью, приложенной к уху, вихрастого славного паренька…

Смертельная усталость тяжело навалилась на лихорадочно возбужденный мозг, мысли отодвинулись куда-то далеко-далеко и Дзержинский забылся беспокойным сном.

10

Утром, просмотрев диспетчерские доклады и телеграммы от своих уполномоченных, нарком облегченно вздохнул. Наконец-то можно с уверенностью сказать, что наступил решительный перелом. Уже больше недели один за другим, ускоренными темпами двигались на запад продовольственные маршруты.

Когда Дзержинский после завтрака в столовой вернулся к себе в вагон, он увидел Барташевича, передвигавшего бумажные флажки на приколотой к стене карте сибирских дорог.

— Феликс Эдмундович! — радостно обратился к нему секретарь. — Вчера проследовало 220 вагонов хлеба. Это в шесть раз больше, чем в декабре.

— Двести двадцать вагонов, конечно, неплохо, — ответил нарком. — Но мы еще в долгу из-за метелей и буранов. Вы ничего не пропустили, все маршруты нанесли на карту?

— Все. Как только состав выходит со станции погрузки, сразу же ставлю флажок с номером маршрута. По мере движения поезда переставляю флажок до выхода за пределы округа.

— Правильно! — одобрил нарком. — Приходится следить по карте за движением каждого хлебного маршрута, как в годы войны следили за положением на фронтах. Собственно говоря, в Сибири теперь тоже фронт… Решающая битва за хлеб…

Подойдя ближе к карте, Дзержинский обратил внимание на скопление флажков у Челябинска. «Как бы тут снова не образовалась „пробка“, — озабоченно подумал он. — Эта станция напоминает узкое горлышко бутылки». И попросил секретаря вызвать инженера, исполнявшего обязанности начальника отдела эксплуатации округа.

* * *

4 марта 1922 года. По календарю — уже весна, а здесь, в Сибири — глухая зима. Еще в полной силе морозы, дуют холодные ветры, метет поземка. В это субботнее утро из Омска,

возвращаясь в Москву, вышел поезд наркома.

В вагоне, где находилась столовая экспедиции, сегодня было особенно людно. После завтрака многие задержались, хотели посидеть с наркомом, который нынче не торопился, как обычно, уйти к себе.

Впервые за два месяца сотрудники экспедиции видят улыбку на осунувшемся лице Дзержинского. У него хорошее настроение и оно передается окружающим. Уже недели две, как завершена отгрузка мяса в Центральную Россию. Перевозки семян голодающему Поволжью тоже почти закончены. Правда, вывоз хлеба из Сибири еще протянется недели две, но волноваться уже не приходится. Транспортировка зерна налажена, и к тому же ход перевозок по-прежнему остается под контролем экспедиции. По приказу наркома она и в Москве будет продолжать свою работу вплоть до полного выполнения правительственного задания.

Народный комиссар оживленно беседует с собравшимися, шутит, смеется.

— Феликс Эдмундович! — улыбаясь, обратился к нему Грунин. — Вот покончим мы с контрреволюцией, восстановим и наладим транспорт… Интересно, какой другой наркомат вы хотели бы возглавить?

— Об этом рано говорить, — уклончиво ответил Дзержинский. — Не скоро еще наступит это время.

— Феликс Эдмундович, а если помечтать? — робко спросил кто-то из молодых чекистов.

— Если помечтать? — задумчиво повторил Дзержинский. — В юные годы у меня было горячее желание стать учителем. Я всегда любил и теперь очень, очень люблю детей. Так вот, если помечтать, то мне хотелось бы, чтобы когда-нибудь ЦК партии поручил мне работу в комиссариате просвещения…

— Что? Не ожидали? — иронически спросил он, встретив удивленные взгляды собеседников, и добрая улыбка осветила его лицо.

Вдруг все почувствовали, что поезд резко прибавил ходу и стал развивать все большую и большую скорость. Вагон, находившийся в хвосте состава, сильно бросало из стороны в сторону.

Инженеры озабоченно переглянулись: «Неужели на уклоне у машиниста отказали тормоза?»

От Дзержинского не ускользнуло беспокойство в их глазах и он шутливо заметил: — Что вас тревожит? Это машинист просто-напросто решил прокатить наркома с ветерком…

— Дело в том, Феликс Эдмундович, — ответил один из инженеров, — что мы сейчас делаем примерно 70 верст в час. А

вагон, в котором мы с вами сидим, не рассчитан на такую скорость. Это старый вагон с деревянными швеллерами.

— Швеллерами? Простите, я хоть и нарком путей сообщения, но, к сожалению, не знаю, что такое «швеллер»,[21] — весело подтрунил Дзержинский над самим собой.

Добродушными взглядами встретили специалисты это откровенное признание своего наркома. Однако разъяснить значение технического термина не успели. Поезд, резко затормозив, остановился, но вот он снова медленно тронулся и вскоре всем стало ясно, что экспедицию приняли на запасной путь какого-то полустанка.

— Узнайте, в чем дело, — повернулся нарком к управляющему делами.

Тот быстро надел полушубок, спрыгнул со ступенек вагона в глубокий снег и, обходя сугробы, стал пробираться к бревенчатому зданию полустанка.

У дверей домика он увидел рослого широкоплечего железнодорожника в тулупе, который с поднятым флажком в руке провожал проходивший мимо длинный товарный состав.

— Кто тут начальник? — подойдя к нему вплотную, громко спросил он.

— Я начальник, — ответил железнодорожник, не отрывая глаз от бегущих вагонных колес.

— Как ты смел задержать литерный поезд? — набросился на него управляющий делами экспедиции. — Правил не знаешь?

Начальник полустанка молчал, пока не прошел последний вагон. Затем спокойно и внушительно ответил:

— Вне очереди пропускаю только продовольственные маршруты. Через 25 минут отправляю второй, — при этом он кивнул головой на паровоз, который осаживал товарный состав, чтобы с запасного пути перейти на главный. — А потом пропущу ваш служебный…

— Да ты что? Как разговариваешь со старшим командиром? Знаешь ли, кто едет в литерном? Под арест захотел?

— Вы меня арестом не пугайте, — с достоинством ответил железнодорожник. — Я уже Деникиным и Колчаком пуганный и все же не испуганный… Правила знаю. А вот приказы наркома № 6 и № 17 вы читали? Там говорится: в порядке боевого приказа пропускать на запад продовольственные маршруты вне всякой очереди. А в приказе Дзержинского № 17 что сказано? — и он на память процитировал: «Умирающее с голода Поволжье, дети и рабочие России ни одного дня не должны оставаться без хлеба». Ни одного дня! Понятно вам? А служебный поезд полчасика подождет.

— Кому ты напоминаешь об этих приказах? Они все через мои руки прошли.

— Через руки не знаю, а через душу, видать, не прошли, — безбоязненно заметил железнодорожник.

— Прекрати болтовню! Я — управляющий делами сибирской экспедиции НКПС и приказываю немедленно отправить литерный. В поезде едет сам Дзержинский!

Начальник полустанка на минутку опешил, а затем отрицательно качнул головой:

— Не отправлю. Только сам Дзержинский может отменить свой боевой приказ.

— Ну ладно, смотри. Пеняй на себя! — угрожающе произнес управделами. «От этого тупого упрямца ничего не добьешься. Надо его отстранить от работы». С этой мыслью направился он обратно к стоящему в тупике литерному составу. Не успел пройти и тридцати шагов, как встретил Беленького.

— Ну что там? — спросил комендант поезда.

— Начальник полустанка — упрямый тупица. Один товарняк впереди нас пропустил и говорит, что отправит наш поезд через час по отправлении второго грузового маршрута. Абрам Яковлевич! Прикажите ему своей властью, а если откажется — арестуйте его.

Однако Беленький с сомнением покачал головой:

— Тороплив ты больно, молодой человек. Сразу же — «прикажите, арестуйте!» Плохо ты знаешь Феликса Эдмундовича. Это ведь его приказ — пропускать продовольствие вне всякой очереди. Его и спросить надо. Так-то… А вот он и сам идет…

По следам, протоптанным в снегу, подобрав полы длинной шинели, торопливой походкой ступал Дзержинский.

Начальник полустанка увидел его значительно раньше, чем Беленький, и, слегка прихрамывая, стремительно побежал ему навстречу.

«Откуда он знает Дзержинского в лицо?» — настороженно подумал Беленький и быстро пошел за ним.

Не дойдя трех шагов до наркома, железнодорожник остановился, вытянулся и лихо, по-военному отдал честь. Представившись, он доложил, почему принял литерный поезд на запасной путь, пропустил вперед хлебный маршрут и готовится отправить второй.

— Правильно действуете, товарищ Иванов, — одобрил нарком.

— А вот «они», — язвительно сказал начальник полустанка, кивая на подошедшего управделами, — бранили меня и грозили отправить под арест.

— Что вы себе позволяете? Безобразие! — сердито бросил Дзержинский управделами и отвернулся от него.

— Вы давно здесь служите? — поинтересовался нарком.

— Я возвернулся сюда после демобилизации. При старом режиме служил тут стрелочником. А теперь, как бывшему красному командиру, доверили полустанцию.

— А где вы воевали?

— И на Южном был, и на Восточном, а потом на Юго-Западном. Я вас на фронте видал, товарищ Дзержинский, совсем близко, чуть дальше, чем сейчас. А вы меня не признаете? — простодушно спросил начальник полустанка.

С большой симпатией всматривался Дзержинский в стоявшего перед ним железнодорожника. Он не помнил, где видел этого человека, но ему были хорошо знакомы такие обветренные мужественные лица со светлыми пшеничными усиками, типичные лица русских солдат революции. Где же он встречался с этим солдатом? На Юго-Западном фронте или на Восточном? Да и фамилия у него такая распространенная — Иванов. Сколько таких Ивановых беззаветно сражались на многочисленных фронтах гражданской войны!

— Ваше лицо мне знакомо, товарищ Иванов, — ответил Дзержинский. Но только не помню, при каких обстоятельствах мы встречались…

Вдруг в его памяти почему-то всплыл демобилизованный красноармеец, ремонтный рабочий Козлов, предотвративший сход литерного поезда с рельсов по дороге в Сибирь, у 68-го разъезда близ Вятки. Козлов по своему облику тоже был типично русским солдатом революции. И, видимо, по этой ассоциации нарком спросил:

— На Восточном фронте вы не в лыжном батальоне служили, в том, что формировался под Вяткой?

— Так точно! — радостно изумился Иванов. — Значит признали меня? Я же был командиром первой роты и на смотре докладывал вам и Сталину о боевой готовности моего подразделения. У меня же вся рота из сибиряков-добровольцев была.

— Мне везет на бойцов лыжного батальона, — улыбнулся Дзержинский, очень довольный тем, что угадал, где он встретился с этим Ивановым. — А у вас в батальоне служил еще один мой знакомый — Козлов. Вы его знали?

— Козлов Андрюша?

— Имени не помню.

— Ну такой высокий, худой, он у меня в роте правофланговым был, немного курносый?

— Да, да!..

— Так это ж мой боец. Классный был пулеметчик. В доску расшибется, а в бою такую позицию выберет для своего «Максима», прямо закачаешься. А вы недавно его встречали?

— Да, он теперь тоже железнодорожник, только путеец…

Внезапно послышался женский голос:

— Ваня! Тебя к аппарату требуют.

Это из бревенчатого домика позвала закутанная в платок женщина, стоявшая на пороге у раскрытой двери.

— Разрешите, товарищ нарком… Вызывают.

— Занимайтесь своими делами, товарищ Иванов.

Железнодорожник побежал к себе, а Дзержинский и Беленький пошли по тропке, осматривая территорию полустанка. Все было занесено глубоким снегом и только рельсовые пути тщательно убраны. Пожилой стрелочник старательно очищал метелкой стрелочные переводы и заправлял керосином фонари. Чувствовалось, что на этом маленьком остановочном пункте есть настоящий хозяин. Вот послышался свисток кондуктора, и товарный состав, стоявший на главном пути, тронулся на запад. Когда он прошел, нарком со своим спутником направился к тупику, где находился их поезд. Около вагонов стояли сотрудники экспедиции, вышедшие подышать свежим воздухом.

Дзержинский еще не дошел до своего вагона, как услышал, что кто-то его догоняет. Это был запыхавшийся от бега начальник полустанка.

— Разрешите доложить, — обратился он. — С соседней станции запросились аж два маршрута сразу с семенами для Поволжья. Пачками идут сегодня.

— Как же это сразу два?

— Только что получено разрешение до двенадцати ноль-ноль пропускать поезда на запад по двум путям одновременно. А встречные все стоят, дожидаются. Теперь уже одиннадцать ноль пять. Всего 55 минут осталось, — выразительно подчеркнул Иванов и замялся.

— Ну и что ж?

— Хотел вас спросить, как вы считаете, товарищ нарком, может по такому случаю пропустить их по главным путям напроход, без остановки?

— Вам виднее, товарищ Иванов, как их пропускать!

— Но ведь тогда неприятно получается, товарищ нарком, придется вам еще около часу простоять здесь, на тупиковом пути…

— Дорогой Иван Иванович! Я готов тут месяц простоять, — воскликнул Дзержинский, — лишь бы так часто шли на запад

поезда с хлебом!

— Я знал, что вы так скажете, — радостно засмеялся начальник полустанка. — Пустим маршруты напроход! Спасибо вам, товарищ народный комиссар!

— Мне спасибо? За что? Это вам спасибо за службу. Именно на таких преданных революции железнодорожниках, как вы, товарищ Иванов, и держится наш многострадальный транспорт, — проникновенно сказал Дзержинский, крепко пожимая его руку.

Около четвертого вагона наркома поджидали Благонравов и Зимин. Зашел разговор о том, как идет подготовка отчета правительству о проделанной работе. Вскоре к ним подошли Грунин и два инженера.

Когда беседа закончилась и Феликс Эдмундович поднялся на нижнюю ступеньку своего вагона, откуда-то глухо донеслись гудки паровозов. Он остановился и прислушался. Стали прислушиваться и его собеседники. Гудки нарастали и приближались. И вот из-за дальнего поворота, где начинался затяжной уклон, показались дымки паровозов.

Взору открылось редкое и впечатляющее зрелище. По обеим ниткам главного пути, как бы соревнуясь между собой, мчались два поезда. Мощные локомотивы-декаподы легко тащили длинные вереницы товарных вагонов. Вызванный их стремительным движением воздушный поток подхватил с земли и закружил в воздухе мириады снежинок, ярко заискрившихся в лучах выглянувшего солнца.

И сквозь пелену снежной пыли, сквозь грохот быстро мелькающих на рельсах вагонных колес, послышался громкий, взволнованный голос Дзержинского:

— Смотрите, смотрите, как идут! Наши недруги кричат: «Советский транспорт разрушен, парализован и скоро совсем замрет…» А он — назло всем врагам — не останавливается, движется и движется!..

Народный комиссар несколько минут молчал, провожая глазами исчезающие в снежной дали поезда, и в наступившей тишине тихо и убежденно сказал:

— И еще как пойдет вперед наш транспорт!..

В поисках выхода

Транспорт находится в сравнении с другими отраслями промышленности в особенно плачевных условиях… В чем же выход? Где разрешение задачи?

Ф. Дзержинский

1

В наркомате уже знали, что Дзержинский выехал из Сибири в Москву. Заместитель наркома Фомин готовился докладывать народному комиссару о положении дел на транспорте. Вечером собрал он у себя членов коллегии и начальников управлений, чтобы проверить, как выполняются указания Дзержинского, поступившие из Сибири.

— Предложений Феликса Эдмундовича, — сказал Фомин, — о создании на дорогах правлений и об упразднении комиссаров мы сейчас касаться не будем. Эти вопросы будут обсуждаться в ЦК партии и в Совнаркоме…

— На днях я был в ЦК, — подал реплику Межлаук, заместитель комиссара Главного управления путей сообщения. — Там положительно относятся к предложениям Феликса Эдмундовича. Кстати говоря, позавчера состоялось совещание комиссаров Московско-Казанской дороги, которое приняло резолюцию о том, что институт комиссаров они считают устаревшим….

— Я же просил этих вопросов не касаться — недовольно прервал его Фомин. — Давайте обсудим, как выполняются практические указания наркома.

Замнаркома Емшанов сообщил, что в конце января получил из Сибири телеграмму с предложением широко распространить на железных дорогах технические усовершенствования, применяемые в Муромских мастерских. По мнению Дзержинского, следует подобрать группу инженеров, которая руководила бы внедрением этих усовершенствований на других предприятиях.

— Мне Феликс Эдмундович тоже писал об этом, — добавил Межлаук. — Но в своем письме он ставит вопрос гораздо шире, имея в виду не только муромские достижения.

Вынув из своей папки письмо, Межлаук прочитал:

> «У меня все время в голове мысль о срочной необходимости иметь боевой орган введения и изыскания технических усовершенствований… Без этого мы крахнем. Это — основа нашего развития и более светлых перспектив».

— Собственно говоря, — заметил Борисов, — этим делом призван заниматься наш Высший технический комитет.

— Конечно, призван, Иван Николаевич, — согласился с ним Межлаук, — но что показала жизнь? Феликс Эдмундович справедливо считает, что наш комитет не является боевым органом, что он может быть лишь экспертом, консультантом. А чтобы вводить новшества в технику, нужны энтузиасты…

— Что же практически сделано по этому предложению наркома? — нетерпеливо обратился Фомин к Емшанову.

Тот ответил, что в отделе тяги подобрана группа специалистов.

— Кто еще получил указания из Сибири? — снова спросил Фомин.

Межлаук рассказал о письме Дзержинского комиссару Главного управления, в котором идет речь о состоянии культурно-просветительной работы и профессионально-технического образования на сибирских дорогах. Общая оценка положения: «Сплошной кошмар». И Межлаук зачитал выдержки из этого письма:

> «…Чтобы добыть средства — рабочие клубы превращаются в похабные театры для спекулянтов, для извлечения из их карманов ден. знаков. В процессе такого добывания денег сами развращаются и в результате — ни средств, ни работы».

> «…Детям негде учиться грамоте, подросткам — профессии своих отцов, взрослым негде просто собираться. Рабочие-железнодорожники перестают иметь культурное влияние на крестьянство… Вместе с тем идет разложение железнодорожников как специалистов своего дела. Старые выбывают, распыляются, не передавая своих знаний новым, не воспроизводится квалифицированность и грозят нам тяжелые последствия…»

— Очень метко подмечено! — воскликнул Борисов. — И

когда только Феликс Эдмундович смог все это увидеть? Ведь он до предела был поглощен вывозом продовольствия из Сибири…

> «Нельзя этого терпеть, — продолжал читать Межлаук. — Культура, культработа, профобразование — это один из самых существенных элементов производства — и с гибелью его гибнет и производство… Транспорт без культурной работы, без профобразования жить не может. Эта работа — его жизненный интерес…»

— Феликс Эдмундович, безусловно, прав, — остановил Фомин Межлаука, — но ведь мы собрались говорить о практических делах. В этом же вопросе НКПС бессилен что-либо сделать. Ведь не мы, а Паркомпрос ведает всей культурной и просветительной работой…

— «Почему же не передать ее нам со всей ответственностью?» — произнес Межлаук. — Это не мои слова, это пишет Феликс Эдмундович. Разве это не практическое предложение? Нарком в письме задает вопрос: «Откуда средства?» И сам же отвечает:

> «Средства берутся из производства — это единственно разумно. В наших расчетах, в нашей смете — на культработу должна быть ее доля… Составляя производственную программу, надо обязательно учесть, как паровозное топливо, точно также и культурное топливо для людей… Одним словом — все решает, в том числе и культурный вопрос, одно — производительность труда. Вот лозунг, дающий нам уверенность в победе».

— Нельзя не согласиться с этим лозунгом, — заметил начальник финансово-экономического управления и добавил: — Но, если нам нечем платить за паровозное топливо, откуда же взять средства на «культурное топливо для людей»? Запланировать в смете, конечно, можно, но ведь смета наша совершенно не выполняется. С финансами на транспорте — катастрофа… Даже по зарплате огромная задолженность…

На столе зазвонил телефон. Фомин взял трубку, послушал и на лице его отразилось удивление.

— Меня приглашают к наркому, — объявил он. — Оказывается, Феликс Эдмундович уже приехал и прямо с поезда — в наркомат, а мы думали, что завтра…

* * *

Не спеша, обстоятельно докладывал Фомин Дзержинскому о заседаниях СТО и Совнаркома, на которых обсуждались вопросы транспорта.

— Четвертого января вечером, как вам известно, СТО принял решение о подготовке к строительству тепловозов. Я вам послал копию этого постановления…

Дзержинский кивнул головой:

— Помню… Там подчеркивалось особо важное значение тепловозов для оздоровления хозяйства железных дорог…

— А в конце января, — продолжал Фомин, — Владимир Ильич направил из Горок телефонограмму профессору Ломоносову. Копию Владимир Ильич направил мне. Вот она…

Дзержинский прочитал:

> «Прошу сговориться с Госпланом, НКПС и Теплотехническим институтом об условиях на конкурс тепловозов, считаясь с постановлением СТО от 4/1 — 22 г. Крайне желательно не упустить время для использования сумм, могущих оказаться свободными по ходу исполнения заказов на паровозы, для получения гораздо более целесообразных для нас тепловозов. Прошу неотлагательно сообщить мне лично результаты последовавшего между вами соглашения.
>
> *27/1 — 22 г. Ленин»*

— Ну и до чего же договорились? — спросил нарком.

— В Госплане состоялось совещание, на котором Ломоносов высказался против объявления международного конкурса на лучшую конструкцию тепловозов. После совещания он передал телефонограмму Ленину, в которой указывал, что конкурс, объявленный на полтора года, — это новая оттяжка. А по мнению Кржижановского, конкурс и предложение Ломоносова не исключают друг друга.

— А что думают наши специалисты?

— Они считают, что, не дожидаясь результатов конкурса, следует приступить к сооружению за границей трех опытных тепловозов по нашим чертежам.

— Почему за границей? — недоуменно пожал плечами Дзержинский. — Над этим еще надо хорошенько подумать. Может быть, только особо сложные детали следует заказать за границей… От Владимира Ильича больше указаний не поступало?

— Была еще одна записка, — ответил Фомин, — адресованная ВЧК — Уншлихту и НКПС — мне. Но там

затрагивался частный вопрос.

— Какой?

— О состоянии автодрезин на Московском узле… Мною уже приняты меры…

— О состоянии автодрезин? — удивился Дзержинский. — Откуда же об этом известно Владимиру Ильичу?

— Он предпринял поездку на автодрезине по Окружной дороге. Вот что он пишет.

Фомин вынул из папки письмо и начал читать:

> «Мне пришлось на днях ознакомиться лично с состоянием *автодрезин* ВЧК, находящихся, очевидно, в совместном заведовании ВЧК и НКПС».

Затем Владимир Ильич указывает:

> «…Состояние, в котором я нашел автодрезины, хуже худого. Беспризорность, полуразрушение (раскрали очень многое!), беспорядок полнейший, горючее, видимо, раскрадено, керосин с водой, работа двигателя невыносимо плохая, остановки в пути ежеминутны, движение из рук вон плохо, на станциях простой, неосведомленность начальников станций…».

— Оставьте мне письмо, я сам прочитаю.

— Меры уже приняты, Феликс Эдмундович. Об исполнении я доложил управделу Совнаркома.

Оставшись один, Феликс Эдмундович прочитал служебное распоряжение, адресованное ВЧК и НКПС и подписанное: «Пред. СТО *В. Ульянов (Ленин)*».

И, как уже не раз бывало, в этом сугубо деловом, официальном предписании Дзержинскому бросились в глаза золотые россыпи живой ленинской мысли.

Владимир Ильич писал:

> «…К счастью, я, будучи инкогнито в дрезине, мог слышать и слышал откровенные, правдивые (а не казенно-сладенькие и лживые) рассказы служащих, а из этих рассказов видел, что это не случай, а вся организация такая же неслыханно позорная, развал и безрукость полнейшие.
>
> Первый раз я ехал по железным дорогам не в качестве „сановника“, поднимающего на ноги все и вся десятками специальных телеграмм, а в качестве

неизвестного, едущего при ВЧК, и впечатление мое — безнадежно угнетающее. Если таковы порядки особого маленького колесика в механизме, стоящего под особым надзором *самого* ВЧК, то могу себе представить, что же делается вообще в НКПС!..».

Читая эти строки, Дзержинский подумал: «Жаль, что я не совершал поездок „инкогнито“… На линии всегда заранее знали, что идет литерный поезд или вагон наркома. Если бы я разъезжал „в качестве неизвестного“, то несомненно больше знал бы правды о бедах транспорта».

Думалось и о другом. Дзержинский всегда поражался бесконечно большому кругу вопросов, которые были в поле зрения Ленина. Став же наркомом путей сообщения, он убедился, как глубоко вникает Владимир Ильич в проблемы транспорта.

Вспомнилась записка, в которой Ленин с пристрастием допытывался о целесообразности применения на железных дорогах специальных автомобилей, поставленных на рельсы. Вспомнилось (Кржижановский рассказывал), как по настоянию Ленина в «План электрификации РСФСР» была включена фраза о том, что в России возможно теперь же введение и использование электровозов. Ну, а сейчас Владимир Ильич уделяет особое внимание строительству опытных тепловозов.

Все это для Ленина — не только интереснейшие вопросы науки и техники, а важная неразрывная часть великой проблемы строительства социализма в нашей стране. Именно по-этому Ильича так волнуют пути технической революции на железных дорогах. Мечтая об электрификации всей России, он мысленно видит электрические провода и над рельсами, видит пока еще далекое завтра, когда отживающие свой век паровозы уступят место электровозам и тепловозам.

Но в то же время Владимир Ильич не отрывается от суровой действительности, и его беспокоят неполадки с автодрезинами на Московском узле… Надо будет спросить Уншлихта: в связи с чем Владимир Ильич предпринял поездку на автодрезине ВЧК?

Феликс Эдмундович посмотрел на часы. «Уже поздно, а я еще не был дома, — мелькнула мысль, — родные заждались, ведь более двух месяцев отсутствовал…»

2

Когда в кабинет председателя Госплана неожиданно вошел Дзержинский, Кржижановский сделал большие глаза и с широкой

улыбкой поднялся ему навстречу:

— Очень рад вас видеть!.. Редкий гость…

— Что ж, если гора не идет к Магомету, то Магомет идет к горе, — шутливо сказал Дзержинский, пожимая протянутую ему руку. И с места в карьер добавил: — Як вам по делу, Глеб Максимильянович…

— Нетрудно догадаться… Знаю, что просто так вы не придете… Присаживайтесь!

— Глеб Максимильянович! Хочу создать в НКПС свой «Госплан». Раньше мы были просто извозчиками, возившими кому угодно и что угодно… Причем в отличие от извозчиков возили бесплатно. Теперь же мы становимся неразрывной частью народнохозяйственного организма, начинаем брать плату за перевозку грузов, переходим на хозрасчет. Я вам уже рассказывал о намеченной нами большой реформе.

Председатель Госплана согласно кивнул головой.

— В этих условиях, — продолжал Дзержинский, — роль планирования — величайшая! Главное — поиски новых путей, как при наших скромных ресурсах лучше удовлетворять потребности страны. Я полагаю, что план НКПС должен так составляться, чтобы транспорт шел всегда несколько впереди остальных отраслей хозяйства.

— Полностью разделяю ваше мнение!

— Поддержка Госплана для нас крайне важна, особенно теперь, когда некоторые «деятели» не только за границей, но и у нас в стране пытаются направить нашу мысль в сторону привлечения иностранного капитала на транспорт. Причем делается это под видом заботы об экономическом развитии РСФСР. В глубине же души они имеют интересы иные, которые мы решительно отвергаем…

— Конечно, — подтвердил Кржижановский, — о сдаче железных дорог в концессию не может быть и речи.

— Но ведь вы же знаете, Глеб Максимильянович, — возбужденно сказал Дзержинский, — что кое-кто такие речи ведет, и довольно настойчиво. Пытаются спекулировать на нашем тяжелом положении, а положение действительно тяжелое. Поэтому ситуация такова: или капитуляция перед заграничным капиталом, или приспособление транспорта к нынешним ресурсам Советского государства. Это требует величайшего напряжения наших сил и особенно мысли. Вот я и представляю себе, что наш маленький «Госплан» — Трансплан должен стать мозгом всего НКПС.

— Совершенно верно! Это даст вам возможность ясно видеть общие перспективы, которые часто упускаются в горячке текущей

работы…

— Если одобряете наши действия, помогите нам! Передайте в НКПС несколько крупных плановиков, а наиболее видных экономистов мы включим в коллегию наркомата.

— А разве у вас в коллегии нет экономистов?

Дзержинский отрицательно покачал головой и печально улыбнулся:

— Откровенно говоря, у меня сейчас нет коллегии. Я не созываю се. И знаете почему? Потому, что мне не о чем советоваться с людьми, которые не верят в реформу. Большинство членов коллегии — скептики, рутинеры и все новое пугает их своей неизвестностью. Правда, в наркомате есть крепкие коммунисты, на которых я целиком опираюсь в работе, такие, скажем, как Межлаук, Благонравов, Зимин и ряд других… С ними у меня общий язык, они меня понимают с полуслова.

— Ну, а как специалисты?

— Почти все они — узкие техники, которые не в состоянии понять диалектику нашей борьбы. Они точно подсчитывают, например, что для восстановления пути требуется пять миллиардов золотых рублей, для ремонта паровозов столько-то… Причем отлично знают, что у нас таких средств нет…

Они способны учитывать лишь мертвую материю и всякая реформа их страшит… Только наш главком Борисов поддерживает реформу и придает ей авторитет среди спецов… Я просил ЦК партии дать нам свежие силы и утвердить новую коллегию с привлечением крупных экономистов и хозяйственников. Вот и вас прошу…

— Наша помощь вам обеспечена, — твердо сказал Кржижановский. — Кроме того, я напишу Владимиру Ильичу о том, что Госплан всей душой поддерживает ваши начинания…

* * *

Направляясь в свой кабинет, нарком увидел в приемной Межлаука и пригласил его к себе.

— Хочу сообщить вам, Валерий Иванович, — сказал Дзержинский, — на днях будет подписан декрет ВЦИКа о ликвидации комиссарского состава на транспорте. Необходимо позаботиться, чтобы для каждого комиссара нашлась подходящая работа с учетом его способностей, наклонностей и опыта.

— Феликс Эдмундович! А если кто-нибудь из них захочет уйти с железной дороги?

— Это крайне нежелательно! Ведь нынешние комиссары,

несмотря на все недостатки в их работе, были носителями коммунистического духа, коммунистической идейности. Наш лозунг: ни один партиец не должен уйти с транспорта! Бывшие комиссары призваны перейти на хозяйственные, партийные и профсоюзные посты. Мне хотелось бы, чтобы они стали у руля управления хозяйственной жизнью. Это теперь — главное. А наблюдать за политическим состоянием транспорта, обеспечивать партийное влияние на путях сообщения будет Политический секретариат, который, как вы знаете, мы создадим в наркомате. Мы должны широко разъяснять, что упразднение института комиссаров ни в коем случае не означает умаления роли коммунистов. Наоборот! Без преданных делу коммунистов транспорт пропадет!..

Раздался телефонный звонок. Нарком взял трубку.

— Здравствуйте, Глеб Максимильянович! Написали Владимиру Ильичу? Очень хорошо!.. Слушаю… Так… так… Совершенно правильно!.. У нас полное единомыслие… Хотите добавить, что прочитали мне это письмо по телефону? Пожалуйста… Подчеркните, я с вами совершенно согласен… И подписываюсь под всем вышеизложенным… До свидания! Помолчав минутку, нарком спросил Межлаука:

— Вы хотели ко мне зайти по какому-то делу?

— На ваше имя поступила секретная докладная записка от заместителя начальника Владикавказского линейного отдела Осипова. Пишет, что на дорогах Кавказского округа усиливается разруха, что Марков плохо руководит…

— Марков плохо руководит? Тут что-то не так… Сергей Дмитриевич очень инициативный и энергичный работник. Первый перешел на хозрасчет, успешно добивается рентабельности. Первый создал в округе линейные отделы. Марков чуть ли не единственный на наших дорогах инженер путей сообщения — старый партиец. Я знаю, как он самоотверженно работал заместителем наркома пути в 1919–1920 годах. От голода и бессонных ночей он в наркомате неоднократно падал в обморок и, когда приходил в сознание, вновь брался за работу. Ленин лично ему поручал следить за движением воинских эшелонов. Самоотверженный товарищ!..

— Осипов пишет, что Марков проявляет недоверие к сотрудникам, придирается к ним, подавляет инициативу комиссаров и специалистов.

— Сомневаюсь… Правда, в деловой работе он очень требователен, даже суров. Это, конечно, не всем нравится… — заметил Дзержинский и после нескольких минут раздумья добавил: — Есть люди, которые взваливают на себя огромное

бремя и изо всех сил тянут большущий воз… Быть может, они иногда и срываются… А есть люди, которые жалеют себя, избегают ответственности и отсиживаются замами на небольших постах, зато не жалеют времени дотошно подсчитывать и фиксировать чужие недоделки… Мои симпатии на стороне первых…

Нарком замолчал. Молчал и Межлаук.

— Конечно, нужно прислушиваться к сигналам, если они обоснованы, — снова заговорил Дзержинский. — Какие факты усиления разрухи на дорогах округа приводит Осипов? Дайте мне его докладную…

Когда нарком дочитал записку до конца, выражение сосредоточенности на его лице сменилось выражением досады:

— Я так и предполагал. Обвинение в хозяйстренной разрухе совершенно голословно.

И в левом уголке докладной написал:

> «Записка очень слаба. Нет совершенно фактов распада дорог Кавказского округа. Что т. Марков „неприятный“ начальник — этого мало.
>
> *Ф. Дзержинский»*

Уходя от наркома, Межлаук столкнулся в дверях с секретарем. Тот сообщил Дзержинскому, что по вызову приехал начальник Рязано-Уральской дороги.

Дзержинский тепло поздоровался с Ковылкиным. Этот бывший столяр Саратовских вагонных мастерских показал себя талантливым организатором и успешно руководил Рязано-Уральской железной дорогой. На всей сети насчитывалось тогда всего лишь четыре коммуниста на постах начальников дорог. Теперь нарком решил назначить Ковылкина начальником Сибирского округа.

Феликс Эдмундович подробно ознакомил его с положением на магистралях округа, поставил основные задачи, затем, что-то вспомнив, добавил:

— На прощание хотел бы предупредить вас об одном обстоятельстве, только не обижайтесь…

— Слушаю вас…

— Мы ценим вас как работника. И транспорт хорошо знаете, и человек вы инициативный. Но ваша инициатива носит иногда, если так можно выразиться, «партизанский» характер. Мне известны случаи, когда вы действовали по своему усмотрению, не считаясь с указаниями Центра…

— Что вы имеете в виду, Феликс Эдмундович?

Дзержинский хитровато улыбнулся:

— Напомнить?.. Разве вы забыли, что в 1919 году вас, начальника дороги, сняли с должности и предали суду по приказу Цюрупы? За то, что вы своей властью разрешили железнодорожникам провозить по дороге продовольствие, несмотря на строжайший запрет наркомпрода Цюрупы.

— Откуда вы знаете об этом случае, Феликс Эдмундович? Ведь Цюрупа отменил свой приказ относительно меня…

— Откуда я знаю? — усмехнулся Дзержинский. — Должность у меня такая. Саратовская Чека сразу же сообщила мне. Отменить приказ Цюрупы я не имел права, так как ему Совнарком предоставил чрезвычайные полномочия. Зная о том, что вы нарушили декрет о централизованных заготовках хлеба, исходя из благих намерений помочь железнодорожникам, я рассказал о случившемся Ленину. Владимир Ильич позвонил Цюрупе, сказал, что Ковылкин — старый партиец из рабочих и за первую же ошибку снимать его с должности и судить трибуналом — несправедливо.

— А я и не знал об этом…

— Так-то, товарищ Ковылкин… Хотя Ленин и заступился, но он считал вас повинным в нарушении декрета. Надо уважать советские законы. Я мог бы еще кое-что напомнить, но, как говорится: «Кто старое помянет…». Хочу только разъяснить, что я являюсь сторонником решительного раскрепощения мест от бюрократической опеки. Я — за предоставление округам и дорогам полной инициативы, большей самостоятельности. Но это вовсе не значит, что приказы Центра могут не выполняться. За это будем строго спрашивать… Надеюсь, вы поняли меня.

Дзержинский встал и подал руку Ковылкину:

— Желаю успеха!

* * *

Услышав телефонный звонок, нарком взял трубку, поздоровался и сказал:

— Жду вас, Иван Николаевич…

Борисов принес напечатанную на машинке справку о мерах, предпринятых НКПС по разделению железных дорог на три категории. Дзержинский перелистал справку и посетовал:

— Слишком велика… Но переделывать нет времени… Я должен ее срочно направить Ленину. Позавчера мне из Совета Труда и Обороны звонил Цюрупа — передал распоряжение Владимира Ильича немедленно приступить к выполнению

постановления СТО. А затем я получил эту записку. И нарком прочитал вслух:

> «Прошу Вас сообщить мне — в *самой* краткой форме, — делается ли что и как быстро во исполнение постановления СТО о делении желдорог на 3 категории и о закрытии железных дорог 3-ей категории.
>
> Следовало бы максимально ускорить закрытие и добиться его во что бы то ни стало и быстро. Как иначе бороться с кризисом?
>
> *Пред. СТО В. Ульянов (Ленин)»*

— Что вы думаете по этому вопросу, Иван Николаевич?

Главный начальник путей сообщения медлил с ответом.

Затем нерешительно сказал:

— Если глава правительства требует…

Дзержинский недовольно заметил:

— Я хотел бы услышать от вас прямой, а не уклончивый ответ. Ведь вы — главный технический руководитель на транспорте. Скажите откровенно, что вы думаете о делении железных дорог на категории в отношении снабжения их материалами и отпуска средств?

— С этой идеей я полностью согласен, — ответил Борисов. — При нашей ужасной нехватке материальных ресурсов мы не можем уравнительно подходить ко всем дорогам. Я даже дал указание об упрощенных методах эксплуатации на третьестепенных линиях. А вот что касается полного закрытия дорог третьей категории…

Борисов замялся.

— Договаривайте до конца! — приказал нарком.

— Не только я, все крупные специалисты наркомата не согласны с линией председателя транспортной секции Госплана, который требует резкого сокращения числа магистралей первой категории и навязывает НКПС свой список. Нам намного виднее, чем ему из окна его кабинета, какие дороги жизненно важны для грузооборота. Госплан настаивает на полном прекращении движения поездов по линиям третьей категории. Мы же — против этого, так как закрытие этих линий экономии почти не даст, а хозяйственный ущерб будет очень велик.

— Почему?

— Если эти линии закрыть, то для выполнения плана перевозок придется направлять грузы кружным путем, что крайне удлинит их пробег. В результате получится огромный перерасход топлива и излишний ремонт подвижного состава. По нашим

подсчетам это сведет на нет ту экономию, на которую рассчитывает Госплан.

— Надо тщательно взвесить все «за» и «против», — задумчиво произнес нарком.

Борисов продолжал:

— Максимально сократить расходы на малодеятельных линиях, минимально снабжать их — это я одобряю. Но я за то, чтобы содержать эти линии в порядке и поддерживать на них движение поездов в меру хозяйственной необходимости…

Нарком внимательно слушал его. После небольшой паузы Борисов, обычно немногословный, теперь разговорился:

— Если всерьез поразмыслить, то 65 тысяч верст рельсовой колеи ничтожно мало для огромной территории нашего государства. А дороги, отнесенные Госпланом к третьей категории, составляют почти треть наших железнодорожных линий. Если эти дороги законсервировать, то что станет с населением прилегающих к ним районов? А ведь это население превышает 30 миллионов человек! Товарооборот между городом и деревней резко упадет и по местной промышленности, которая начала возрождаться, будет нанесен сильнейший удар…

— Ваши рассуждения вполне логичны.

Ободренный этой репликой Борисов заговорил несвойственным ему горячим тоном:

— Железные дороги — это сообщающиеся сосуды и нельзя механически отсекать те или иные линии, как нам предлагают. Приведу пример, Феликс Эдмундович. Во время вашего пребывания в Сибири в Центр хлынул большой поток хлеба, семян и мяса. Тогда Пермская и Самаро-Златоустовская магистрали начали задыхаться, не успевали перерабатывать весь транзит. И я приказал часть маршрутов пропускать по Казанбургской[22] и Волго-Бугульминской линиям. А ведь они относятся к третьей категории… Если бы мы их закрыли, весенний сев в Поволжье был бы сорван…

— Иван Николаевич! — решительно обратился к нему нарком. — Изложите все ваши доводы в письменном виде, приложите свои расчеты и НКПС выскажет свою точку зрения на заседании СТО. Ведь Ленин свою записку заканчивает вопросом: «Как иначе бороться с кризисом»?. Вот мы и представим свои соображения…

Оставшись один, Дзержинский писал Ленину:

> «4 мая 1922 г.
> Владимир Ильич!
> При сем ведомственная справка на Ваш запрос. К

сожалению, составили ее слишком длинной. Резюмирую ее здесь вкратце.

Полное закрытие части дорог ставилось нам Госпланом как задание для разработки, но после детальных расчетов нельзя было этого принять…»

Сжато изложив содержание справки, нарком снова задумался над последними словами ленинской записки; «Как иначе бороться с кризисом?». Затем продолжал писать:

«Теперь о нашем кризисе. Несмотря на очень тяжелое положение, мне кажется, что мы выдержим, если партия обратит внимание на транспорт и не будет переставать за ним следить. НКПС и все местные управления дорог — это бюрократические, замкнутые, неподвижные, проникнутые рутиной аппараты. Наши комиссары — это не пионеры сейчас, не хозяйственники, а бывшие бойцы на фронте, совершенно не приспособленные к хозяйственной работе. Необходимо нас перетряхнуть, а саму работу сделать центром внимания и пустить к нам тех, кто больше всего заинтересован в транспорте… Нами намечена колоссальная реформа, но она останется на бумаге, если в транспорт не будут привлечены свежие силы…»

3

Дзержинский обедал в столовой Совнаркома. Машинально подносил он ложку ко рту и ел, думая о чем-то своем, как вдруг его внимание привлек шумный разговор, доносившийся из угла зала, где сидел Луначарский. Речь шла о новой постановке Большого театра.

«Спорят о премьере, а я и старых постановок почти не видел», — думал Дзержинский. Вдруг услышал громкий возглас:

— Феликс Эдмундович! А я и не заметил, как вы вошли… Лавируя между столиками, к нему пробирался Семашко, держа в одной руке тарелку с котлетой, а в другой — стакан жидкого киселя.

«Снова какая-нибудь эпидемия вспыхнула на железных дорогах», — подумал Дзержинский, но Семашко, усевшись напротив него, неожиданно спросил:

— Что там у вас за серьезный конфликт в НКПС?

Феликс Эдмундович настороженно посмотрел на него:

— Какой конфликт вы имеете в виду?

— Понятия не имею, — ответил Семашко. — Я хотел вас об этом спросить. 24 июня в качестве наркомздрава я присутствовал на консультации профессоров у постели Ленина…

— Скажите, как его состояние?

— Теперь лучше, но Владимиру Ильичу пока еще запрещено читать газеты и книги, разговаривать на политические и деловые темы. И вы, конечно, представляете, как это его угнетает… Но разве Ленин может не думать, не волноваться, не тревожиться по поводу партийных и государственных дел? И тут врачи бессильны…

— Тут никто не властен над ним, — печально заметил Дзержинский.

— Так вот, — продолжал Семашко, — до начала консилиума дежурный врач рассказал мне, что ночь на второе июня Владимир Ильич провел плохо. Его мучил какой-то кошмар, он проснулся и затем долго не мог уснуть. Утром неохотно говорил об этом и вскользь упомянул о каких-то интригах в НКПС.

— Что вы говорите! — взволнованно воскликнул Дзержинский.

— Вскоре начался консилиум и мой разговор с доктором прервался. После врачебного осмотра Владимир Ильич обратился к профессорам: «О делах говорить не буду, но разрешите только три вопроса предложить Николаю Александровичу Семашко». Профессора разрешили. И Владимир Ильич спросил меня о видах на урожай, о конференции в Гааге и о конфликте в НКПС. На первые два вопроса я ответил, а вот по третьему — ничего не мог сказать… Тогда Ленин поручил мне передать в ЦК партии его мнение — о необходимости быть очень осторожными на переговорах в Гааге, а также обязательно уладить конфликт в НКПС. При этом Владимир Ильич добавил: «У меня даже в начале болезни ночью кошмар был из-за него, а врачи думали, что это галлюцинация…».

Дзержинский был потрясен этим рассказом.

— Почему вы молчите, Феликс Эдмундович?

— Меня так поразило ваше сообщение…

— А в чем все-таки суть конфликта? Ведь Владимир Ильич может меня снова спросить о положении в наркомате путей сообщения…

— Дело вот в чем. За два месяца пребывания в Сибири я своими глазами увидел, в чем основные беды железных дорог. В докладе Центральному Комитету предложил коренную реформу управления транспортом. Но большинство членов коллегии НКПС встретило мои предложения в штыки. Они написали свои возражения в ЦК… И около двух месяцев я не собирал коллегии.

ЦК партии одобрил мои предложения, утвердил новый состав коллегии, помог нам партийными кадрами. Реформу начали проводить в жизнь. Так что конфликт в основном улажен…

— А почему вы говорите «в основном»? Значит, еще не полностью?

— Видите ли, руководство профсоюзом транспортников — Цектран выступало и еще продолжает выступать против реформы… Но я смотрю на положение оптимистически. Вскоре соберется профсоюзный съезд транспортников, и я не сомневаюсь, что он поддержит усилия НКПС, одобрит намеченные нами пути восстановления транспорта и выберет новое, более дальновидное руководство профсоюзом… Когда увидите в Горках Владимира Ильича, успокойте его, скажите, что конфликт в НКПС улажен.

* * *

— Пришел доложить вам, Феликс Эдмундович, что за последнее время на местах участились случаи незаконных действий агентов железных дорог, — сообщил Благонравов на очередном приеме у наркома.

— Много жалоб получено?

— Нет, я сужу по материалам транспортного отдела ГПУ.[23]

— А почему нет жалоб от пассажиров и клиентов?

Благонравов пожал плечами:

— В довоенное время на станциях и пристанях были жалобные книги, ну, а в годы войны не до них было…

— Надо их восстановить, — распорядился Дзержинский, — вам следует продумать порядок рассмотрения заявлений, поступающих от граждан. В управлениях дорог и в НКПС кто-то должен за этим следить. Полагаю, что есть смысл создать специальные бюро жалоб…

— Я тоже так думаю, — сказал Благонравов. — Хорошо бы вам призвать население и железнодорожников бороться со злоупотреблениями…

— Подготовьте такой приказ, — одобрил нарком. — Закончить его надо бы так: «Всем работникам железнодорожного и водного транспорта республики без исключения вменяю в непременную обязанность твердо помнить и неуклонно проводить в жизнь лозунг: **„Транспорт для граждан, а не граждане** для **транспорта“».** Нужно, чтобы все это усвоили и осознали… Теперь скажите мне, я еще вчера хотел вас об этом спросить — закончено ли следствие по делу «Трансуниона»?

— Полностью закончено.

— Как сформулировано обвинение?

— Использование за взятки подвижного состава в интересах частных лиц и в ущерб государственным перевозкам. Подтвердилось, что фактическим хозяином частного товарищества «Трансунион» был инженер Багдатьян. Он получал 35 процентов всех доходов. Это — пройдоха и мошенник высшего класса. До революции был крупным коммерсантом. Его ближайший сообщник — инспектор окружного комитета по перевозкам Гамаженко, которого Багдатьян привлек в правление товарищества. Этот Гамаженко разъезжал по линии в своем вагоне и, пользуясь служебным положением, продвигал маршруты товарищества вне всякого плана… За свои услуги он получил 200 миллионов рублей…

— Установлено, где «Трансунион» брал подвижной состав?

— Установлено. Кирпичников, помнач эксплуатационного отдела НКПС, числился «консультантом» товарищества и получал высокий гонорар в золотой валюте. За это он предоставил в пользование частников несколько паровозов и десятки цистерн. А ремонтировали этот подвижной состав бесплатно и вне всякой очереди в мастерских службы тяги Курской дороги.

— Позорнейшее дело! Преступники сознались?

— Вначале запирались. Но в руки следователя попала личная записная книжка Гамаженко. А там — подробный отчет — кому и за что давались взятки. Когда ему показали его записную книжку, он упал в обморок…

— Слабонервный преступник… — усмехнулся Дзержинский и распорядился: — Передайте дело для гласного слушания в Военно-транспортную коллегию Верховного трибунала. Пусть управление делами НКПС составит извещение об этом и доведет до сведения сотрудников наркомата… Много дел заведено о взятках?

— Очень много. Характерно дело «Москвотопа», который пользовался «содействием» железнодорожников для продвижения своих маршрутов. Это государственное учреждение оформляло в денежных ведомостях взятки под видом гонорара за «консультации». Установлены такие факты, когда на цистернах общего пользования за взятку ставился трафарет «Москвотоп» и эти цистерны включались в арендованные им маршруты.

— Подумать только, советские учреждения дают взятки, — с огорчением произнес Дзержинский. — Это, конечно, не единичный случай.

— У нас в транспортном отделе, — добавил Благонравов, — есть сведения, что некоторые учреждения имеют

замаскированные фонды, предназначенные для подкупа железнодорожников…

— Тут нужны строжайшие меры в государственном масштабе. Меня назначили председателем комиссии Совета Труда и Обороны по борьбе со взяточничеством и мы специально обсудим эти факты. Сколько в транспортном отделе ГПУ зарегистрировано крупных дел?

— За последние три недели нами заведено 342 следственных дела.

— За три недели — 342 крупных дела! — воскликнул Дзержинский. — Нужны чрезвычайные меры. Создадим на транспорте центральную и дорожные тройки по борьбе со взяточничеством. Вас назначаю председателем центральной тройки. Но одного лишь уголовного преследования недостаточно. Нужна идеологическая борьба с помощью печати, партийных и профсоюзных организаций, чтобы взяточник полной мерой почувствовал к себе всеобщее презрение честных людей. Нельзя забывать, что красный и честный транспорт — это база диктатуры рабочего класса.

4

После обеда Дзержинский обычно работал в своем кабинете на Лубянке. Там он занимался делами ГПУ, но частенько вызывал туда и работников НКПС.

Сегодня его заместитель Уншлихт и начальник транспортного отдела Благонравов сообщили дополнительные подробности о раскрытой контрреволюционной организации в Наркомате путей сообщения.

Выслушав их и уточнив некоторые детали, Дзержинский подвел итоги:

— Итак, выявлено, что они ставили себе целью свержение Советской власти, устраивали конспиративные совещания и даже поделили между собой министерские портфели на случай переворота… Меня вот что интересует — выявлены ли факты саботажа на практической работе, какие-нибудь действия с их стороны во вред транспорту?

— Таких данных у нас пока нет, — ответил Благонравов.

— Нет, — повторил Дзержинский, затем что-то вспомнив, неожиданно улыбнулся и спросил: — Так кого, вы говорите, они прочили моим преемником после переворота? Неужели нынешнего начальника Управления железных дорог?

Уншлихт утвердительно кивнул головой.

— Я бы сказал, — рассуждал вслух Дзержинский, — что эта кандидатура в министры путей сообщения — не из блестящих… Конечно, специалист он крупный, но быть министром — у него очень мало данных. Он — узкий техник, у него нет кругозора, да и в экономике не силен… Что вы думаете дальше делать?

— Полагаю, можно приступить к следствию, — ответил Уншлихт.

Дзержинский задумался, потом, улыбнувшись, обратился к своим собеседникам.

— Знаете, что я решил? Соберу у себя моих «заговорщиков» и поговорю с ними начистоту… Как ваше мнение? Жаль мне терять таких крупных специалистов.

После небольшой паузы Уншлихт усмехнулся: — Наши оперативные работники будут огорчены. Они столько труда потратили, чтобы раскрыть организацию.

— Они — молодцы. Объявите им благодарность от моего имени и разъясните, что эта маленькая группа контрреволюционных спецов нам сейчас не страшна. Им явно не по зубам не только свергнуть Советскую власть, но даже замахнуться на нее. Без поддержки из-за границы эта кучка злобных пигмеев — бессильна. Обстановка же для интервенции в данный момент — неподходящая. Конференция в Генуе — хоть и ненадежный, но все же реальный шаг к перемирию. Возможно даже в ближайшее время будет проведено частичное сокращение Красной Армии… Так что я думаю — целесообразнее оставить пока в покое этих инженеров. Конечно, на пост начальника Цужела я назначу другого специалиста, но вы понимаете, мне жаль совсем потерять группу высококвалифицированных работников, которых еще можно эффективно использовать для нашего дела. Поговорю с ними всерьез и надеюсь переломить их психологию, показать всю бессмысленность и никчемность их затеи…

Уншлихт и Благонравов молчали.

— Конечно, надо держать глаза открытыми и не упускать этих людей из поля зрения, — заключил Дзержинский. — Если же и после моего предупреждения они не разоружатся — пусть пеняют на себя…

Уншлихт попрощался и ушел, а Благонравов, вынув из папки несколько сколотых листов бумаги, протянул их наркому.

— Это — проект циркулярного письма всем уполномоченным наркомпути, которое вы поручили мне подготовить.

Дзержинский медленно читал, делая небольшие поправки. Закончив, он сказал:

— В начале письма нужно добавить о классовом характере

взятки. Укажите, что взятка противна всей сущности пролетарского государства и целиком направлена против него. Запишите еще одно важное указание для работников транспорта:

> «…Главное — это помнить, что транспорт не для себя существует, а для передвижения грузов и людей, а потому нужды пассажиров и грузоотправителей должны быть всегда у нас на первом месте…».

— Феликс Эдмундович! Хотел между прочим сообщить вам, что среди арестованных взяточников есть два коммуниста…

— Ну, какие это «коммунисты»? Шкурники! Для них одна мера наказания — исключение из партии и предание суду… В таких случаях материалы следует немедленно передавать в партийные органы.

— Больше указаний не будет?

— Я прочитал докладную о действиях банды уголовников на перегоне Шульгино — Лаптево — Тула и крайне удивлен, почему транспортный отдел медлит с ее ликвидацией, — недовольно заметил Дзержинский. — Позор! Недалеко от Москвы, под Тулой в районе станции Лаптево бандиты пустили под откос курьерский поезд, идущий на Кавказ, а накануне — хлебный поезд… Это уголовное деяние принимает политическую окраску…

— Вся трудность в том, — сказал Благонравов, — что банда не скрывается в лесах, а, совершив ночью преступление, с утра растворяется среди населения деревень большого района. Крестьяне терроризированы и запуганы уголовниками. Оперативная группа Московского окружного транспортного отдела, выезжавшая на место, не смогла нащупать, где скрываются главарь банды и его подручные. Все жители молчат.

— Не смогли нащупать, потому что приезжали в кожаных куртках и шинелях, с маузерами у пояса. Крестьяне молчат, боятся мести уголовников. И то не все боятся. Приходила же в ГПУ крестьянка Лаптевской волости с жалобой, что нет житья от бандитов. Нужен умелый подход к честным людям, чтобы крестьяне были твердо убеждены, что все бандиты до единого будут изловлены. Возьмите докладную.

Благонравов прочитал предписание Дзержинского: «Сорганизовать решительную экспедицию, которая могла бы завоевать симпатию и доверие честных крестьян и уничтожить бандитов».

— Васенев, замначальника окружного транспортного отдела, предложил свой план, — сообщил Благонравов, — послать разведчиков в близлежащие к перегону села под видом закупщиков гусей от кооперации. Поживут там недельку и выявят,

где скрываются главари уголовников.

— План приемлемый.

— Когда бандиты будут выявлены, для их поимки и решительных действий Васенев просит полуроту наших курсантов.

— Надо дать. Я жду в ближайшее время рапорт о ликвидации банды.

* * *

Благонравов ушел. В кабинет заглянул Халатов, недавно назначенный членом коллегии НКПС.

— Прошу, прошу, Артем Багратович, — сказал нарком и крепко пожал ему руку. — Долго добивался я вашего перехода к нам.

— Только сегодня освободился. Пришел в НКПС, а Межлаук сказал, вы здесь.

— Я уже продумал, какими вопросам будете у нас заниматься и даже памятку для вас написал. Прежде всего — наблюдение за продовольственными перевозками. Ведь вы этим занимались, будучи членом коллегии Наркомпрода?

— Да, Феликс Эдмундович! Это входило в круг моих обязанностей.

— Задача у вас будет та же, но подход к ней в НКПС совсем другой. Скажу прямо — Наркомпрод не заботился об экономии транспорта — ему лишь бы доставить груз. А вам придется заботиться о минимальных пробегах продовольственных маршрутов, следить за скоростью их движения, простоями вагонов при погрузке и выгрузке, отцепками в пути. От всего этого зависит оборот вагона — решающий показатель работы транспорта. Попрошу Борисова ознакомить вас с техническими и экономическими показателями железных дорог. Он в свое время и меня обучил всем этим премудростям. Заботу о полновесности груженых вагонов тоже возлагаю на вас. Я хочу, чтобы вы окунулись в гущу жизни транспорта и в будущем взяли на себя наблюдение за всей эксплуатационной деятельностью НКПС.

— Для меня это слишком сложно, Феликс Эдмундович… — и Халатов задумчиво потрогал свою черную, как смоль, шевелюру.

— Не сложнее, чем для меня было стать наркомом путей сообщения. Если вы думаете, что это все и больше я вам ничего не поручу — ошибаетесь. Я хочу, чтобы вы еще взяли на себя заботу о снабжении транспортников. Вы, конечно, понимаете, это — залог успешной работы.

Халатов улыбнулся и в его темных жгучих глазах зажглись веселые искорки.

— Чему вы улыбаетесь? — удивился Дзержинский.

— Диалектика! — шутливо сказал Халатов. — Раньше я в Наркомпроде занимался рабочим снабжением и на мне лежала обязанность регулировать, то есть попросту говоря, урезывать заявки ведомств, в том числе и НКПС, на получение пайков. А теперь — наоборот. Помню такой случай. Как-то на заседании СТО я докладывал о продовольственном положении. Затем слово взял Фомин и обрушился на меня за плохое снабжение железнодорожников. Я тоже не остался в долгу и перешел в контратаку на Фомина, который, мол, не учитывает общего положения и знает только одно — требовать снабжения железнодорожников. Ленин выслушал нашу перепалку, а затем взял под защиту выступление Фомина. Владимир Ильич высказал такую мысль, что каждый советский работник, стоящий у порученного ему дела, должен защищать в первую очередь именно это свое дело, а не говорить и рассуждать «вообще».

— Вот именно! — тоже улыбнувшись, подтвердил Дзержинский. — Теперь вам, а не Фомину придется со всем пылом и жаром защищать интересы железнодорожников перед Наркомпродом. Так-то, Артем Багратович… Еще одно дело хочу вам поручить — добиваться улучшения организации труда на транспорте. Предстоит дальнейшее сокращение штатов и уплотнение работы каждого транспортника. Это — не только кабинетный труд, а упорная жестокая борьба, борьба с леностью, эгоизмом, рутиной, обывательщиной.

После небольшой паузы Дзержинский заглянул в памятку, которую он приготовил для Халатова, и добавил:

— Кроме того, у меня есть желание, чтобы именно вы стали председателем транспортно-экспедиционного общества, которое мы организуем, и я хотел бы также, чтобы вы еще занялись… А впрочем, — спохватился народный комиссар, заметив озабоченное выражение лица Халатова, — как бы не получилась перегрузка. Обдумайте мои поручения, затем поговорим.

Когда за Халатовым закрылась дверь, вошел секретарь.

— Вас ждет молодой художник Евгений Кацман. Говорит, ему поручено рисовать ваш портрет.

— Нет, нет. Извинитесь от моего имени, скажите, у меня нет никакой возможности позировать ему.

— Я уже сказал, но он не уходит, просит, чтобы вы ему разрешили зайти на три минуты.

— Знаю я эти минуты, — поморщился нарком.

Как Дзержинский и ожидал, «трехминутный разговор» с

художником затянулся. Робкий с виду, он оказался весьма настойчивым человеком. Свою настойчивость художник мотивировал тем, что портрет необходим для военной выставки к пятилетнему юбилею Красной Армии.

Наконец, Дзержинский нехотя согласился:

— Приходите сюда и работайте. Только позировать я не буду. Мы оба с вами будем работать. Каждый будет заниматься своим делом.

Художник поблагодарил и сказал, что завтра принесет мольберт, а сегодня просит разрешения сделать набросок карандашом. Дзержинский молча кивнул головой и стал читать лежавшие перед ним бумаги.

Художник начал набрасывать эскиз головы. «Какой чистый, изящный профиль лица», — подумал он. Еще раньше он обратил внимание на глаза председателя ГПУ. Они какие-то особенные, ясные, чуть печальные. Взгляд живой и в то же время сосредоточенный, глубоко проникающий в душу. Но теперь глаза его опущены вниз, на бумаги и нельзя уловить их выражение.

— Феликс Эдмундович! — осмелел художник и попросил — Посмотрите, пожалуйста, на меня, я вас отвлеку минутки на три, не больше.

— Вы, кажется, товарищ Кацман, собирались всего три минуты со мной разговаривать, а уселись здесь довольно прочно, — усмехнулся Дзержинский и посмотрел на собеседника.

Желая продлить этот момент, художник, лихорадочно быстро работая карандашом, одновременно спросил, приходилось ли Феликсу Эдмундовичу когда-нибудь позировать.

— Приходилось, — ответил Дзержинский. — В 1920 году в Москву приезжала из Лондона скульптор мисс Шеридан. В те годы буржуазная печать изображала нас чуть ли не дикарями-людоедами. И когда она в числе других руководителей захотела лепить скульптуру председателя ВЧК, я не мог отказать ей в этом по политическим соображениям.

— И долго вы позировали мисс Шеридан? — продолжал расспрашивать художник, пытаясь запечатлеть трудно уловимое выражение его глаз.

— Однажды я просидел около двух часов, почти не двигаясь. Даже она была этим поражена и воскликнула: «У вас ангельское терпение, вы сидите так тихо! Где вы этому научились? Я буду посылать в эту школу своих нетерпеливых клиентов…». Ответил ей, что вряд ли они на это согласятся, что школой моего терпения была тюрьма, где я провел одиннадцать лет, пока революция не освободила меня.

Дзержинский помолчал и добавил.

— Все-таки надо отдать должное этой мисс. Она приехала к нам, полная предубеждений, напичканная буржуазной пропагандой, и все же в стране Советов, вероятно, чутьем художника, она по-своему, в какой-то мере почувствовала правду.

— Она вам говорила об этом?

— Нет, но вернувшись в Лондон, Шеридан написала книгу о своих впечатлениях. Там она рассказывала о встречах в Москве, в том числе и со мной. Из нашего посольства мне прислали перевод отрывка из этой книги.

Председатель ГПУ порылся в одном из ящиков своего стола и вынул два напечатанных на машинке листка.

— Сначала Шеридан, — с усмешкой сказал Дзержинский, — прошлась насчет профиля моего лица, моих глаз, якобы, как она пишет, «омытых слезами вечной скорби». Видимо, — это сентиментальность, связанная с ее профессией скульптора. А вот, что Шеридан пишет дальше: «Во всяком случае, увидев его, я больше никогда не поверю ни одному слову из того, что пишут у нас о господине Дзержинском». Вывод она делает такой: «Несомненно, что не абстрактное желание власти, не политическая карьера», а, как она выражается, «фанатическое убеждение в том, что зло должно быть уничтожено во благо человечества и народов, сделало из подобных людей революционеров. Добиваясь этой цели, люди с утонченным умом вынесли долгие годы тюрьмы…».

— Интересно бы прочитать эту книжку, — сказал художник и снова спросил:

— Больше вы никому не позировали?

— Был еще один московский живописец. Я перестал ему позировать. Ну, хватит, — усмехнулся Дзержинский. — Вы думаете, что я не разгадал вашей тактики задавать мне вопрос за вопросом для того, чтобы я смотрел на вас? Но, извините, мне некогда…

Подобно школьнику, пойманному на шалости, молодой художник покраснел и продолжал молча рисовать. «Как тонко он чувствует правду, — думалось ему, — с ним нельзя хитрить. А все-таки почему он перестал тому позировать?»

Минут через десять, как бы читая его мысли, Дзержинский отвлекся от бумаг и, подняв голову, лукаво улыбаясь, проговорил:

— Вас, вероятно, съедает любопытство, почему я перестал позировать? Так вот, ваш собрат по профессии вообразил, что я как нарком путей сообщения могу разбрасываться бесплатными железнодорожными билетами. Как-то ему нужно было съездить в Петроград по делам художественной выставки. Я разрешил выдать ему билет. После этого он начал просить билеты для

своих родственников. Мне стало неприятно с ним встречаться и я прекратил сеансы.

Председатель ГПУ посмотрел на часы, встал со стула, прошелся по комнате, мельком глянул на карандашный набросок портрета, приоткрыл дверь и позвал секретаря.

Когда тот вошел, он попросил вызвать из гаража машину и, бросив взгляд на художника, распорядился дать ему на завтра лошадь для перевозки мольберта.

Художник поблагодарил и стал прощаться.

— Вам не в район Тверской улицы? Жаль, мог бы вас подвезти. Сегодня у меня счастливый день, — сказал Дзержинский и лицо его осветилось радостью. — Мы открыли на Александровском вокзале рабочую столовую на тысячу четыреста человек.

5

До Дзержинского, бессменного председателя Деткомиссии ВЦИК, дошли вести о тяжелом положении Покровского приемника для беспризорных ребят в Москве. Желая из первых рук узнать о нуждах детей, он вызвал к себе в НКПС инспектора отдела народного образования, прикрепленного к этому учреждению. Инспектором оказалась Екатерина Халатова, мать члена коллегии НКПС Артема Халатова.

Слушая свою собеседницу, Феликс Эдмундович вспомнил, что ему рассказывали о ее самоотверженной работе, о том, с каким отчаянным упорством уговаривает она беспризорников следовать за ней в приемник. Педагог по профессии, она не чурается никакой грязной работы и по-матерински ласково стрижет и моет головы запаршивевших малышей, мажет мазью гнойные струпья на детских тельцах.

Доброжелательно вглядываясь в измученное от беспокойной работы лицо Халатовой, Феликс Эдмундович подумал: «До чего сын похож на свою мать. У Артема Багратовича такие же жгучие миндалевидные глаза, такие же черные, как смоль, волнистые волосы. И, видимо, сходство у них не только внешнее, но и внутреннее, духовное. Вероятно, от матери унаследовал он упорство в достижении цели и щедрую любовь к людям».

Дзержинский спросил Халатову:

— Из всех перечисленных вами бед, Екатерина Герасимовна, что вы считаете главной бедой?

Халатова, не задумываясь, твердо сказала:

— Главное — это не материальные трудности. Основная беда

в том, что много наших трудов пропадает даром. Проходит несколько дней и ребята исчезают, бегут из приемника. И получается у нас не воспитательное учреждение, а проходной двор. И снова начинай все сначала. Мы ложкой пытаемся вычерпать море. Поневоле руки опускаются.

— В чем же по вашему выход из положения? — сразу задал вопрос Феликс Эдмундович.

— Я считаю, что следует заинтересовать ребят живым делом, — ответила Халатова.

— Верно! — мгновенно одобрил Дзержинский. — И знаете каким? Нужно учить детей ремеслу, профессии. Успех этого дела уже проверен на практике. Только общественно полезный труд оздоровит этих выброшенных за борт деморализованных детей, искалеченных нуждой и развращенных улицей… Немедля приступайте к организации мастерских… Конечно, в наших условиях — это дело весьма и весьма нелегкое. Вы знакомы с Крупской?

Халатова утвердительно кивнула головой.

— Надежда Константиновна вам во многом поможет. Она в свое время была учительницей, очень любит детей. Надежда Константиновна даст вам ценные советы по воспитанию ребят, позвонит хозяйственникам, директорам предприятий, попросит, чтобы помогли оборудовать мастерские. В таком благородном деле ей никто не откажет.

* * *

В кабинет Дзержинского зашел Зимин.

— Редакция «Гудка» просит меня написать статью, опровергнуть слухи о сдаче железных дорог в концессию.

— Дело нужное. Напишите, что имеются, вдохновляемые из-за границы, «советские деятели» в кавычках, которые поднимают этот вопрос в связи с тяжелым положением транспорта. Укажите, что английский промышленник Лесли Уркарт ведет с нашим правительством переговоры о концессии на свои прежние владения в Прииртышье. Чем закончатся эти переговоры, пока еще неизвестно. А вот, когда Уркарт одновременно предложил сдать ему в аренду железнодорожную магистраль Либава — Иркутск, то сразу же получил категорический отказ. Потому, что транспорт — это одна из командных высот Советского государства и мы ее никому не уступим. Подчеркните в статье, что для восстановления транспорта мы не будем призывать варягов, иностранный капитал. Мы твердо уверены, что в

ближайшие два-три года поднимем железные дороги из разрухи собственными силами.

* * *

Нарком прочитал в газете письмо пассажира о безобразиях на Московской городской билетной станции. «Это уже не первый сигнал, — подумал он. — Надо запросить, какие принимаются меры. А впрочем, чего ждать? В лучшем случае наложат на кого-нибудь взыскание, вся же негодная постановка дела останется. По-прежнему будет простор для взяточничества и спекуляции… Надо своими глазами посмотреть, как работает касса, поставить себя на место пассажира, которому нужен билет».

На следующий день рано утром Дзержинский вышел из дому и направился к зданию гостиницы «Метрополь», где помещалась городская билетная касса. Хотя она открывалась лишь в десять часов, на улице уже выстроилась огромная очередь, заворачивавшая в Третьяковский проезд. Нарком спросил стоявшего в конце коренастого мужчину в суконной поддевке и яловых сапогах:

— Достанется нам сегодня билет? Хвост-то какой…

Мужчина насмешливо воззрился на Дзержинского:

— В первый раз, что-ли? Сейчас только писать будут сегодняшнюю очередь… Если через неделю дойдешь до кассы, спасибо скажешь.

Вскоре к ним приблизился старичок в старой чиновничьей шинели со следами споротых петлиц. В руках он держал конторскую книгу, чернильницу-непроливайку и ручку с пером. Спросив Дзержинского, куда он едет, старичок скороговоркой добавил: — За ведение очереди получаю с каждого пять процентов от стоимости билета. Переклички ежедневно в десять вечера и в пять утра. У нас строго — не пришел или опоздал — вычеркиваем из списка.

Нарком спросил его:

— Как вы думаете, когда дойдет моя очередь?

— Дней через пять-шесть. Смотря по тому, сколько билетов выбросят на продажу.

— А заранее не вывешивают объявления, сколько на какой поезд имеется билетов?

— Ишь чего захотел? Держи карман шире… — и старичок, издевательски улыбнувшись, шепнул: — В кассе продают лишь последки, то, что осталось после продажи с черного хода. Там даже, конечно, не у кассира, а через третьих лиц можно и на

завтра достать и даже мягкий билет, конечно, если располагаете средствами… Существует «такса» — двести процентов накидки на стоимость билета.

— Двести процентов?

— Чему вы удивляетесь? Это же через третьих лиц. Стрелку охраны дай, чтобы к дежурному по кассам пропустил, тому дай, кассиру вашего направления дай, а они делятся с начальством — вот и набегает. Так записать вас в очередь? Как фамилия?

Ничего не ответив, нарком направился к Большому театру, где в переулке аго ожидала машина.

* * *

Назавтра Благонравов вызвал к себе Личмана, сотрудника транспортного отдела ГПУ.

— Поручаю вам, — сказал начальник отдела, — глубоко вникнуть, как поставлено дело в городской билетной кассе «Метрополь». Там большие безобразия, огромные очереди, большинство билетов отпускается с черного хода, конечно, за взятку.

— Георгий Иванович! — взмолился Личман. — Вы же знаете, как я занят. Неужели некому поручить это мелкое дело с билетами?

— Для вас — это «мелкое дело», а вот для председателя ГПУ — оно почему-то не мелкое. Он лично им занимается.

— Сам Феликс Эдмундович?!

— Представьте себе. Вчера с раннего утра занял очередь за билетом и лично убедился в том, что там делается. Вот что он пишет в своей записке, направленной мне.

Благонравов прочитал вслух:

> «Необходимо упорядочить дело продажи билетов из городской кассы (Метрополь). Там заведен такой порядок. Желающие ехать записываются у одного из предприимчивых пассажиров, затем приходят в 10 часов вечера и, кроме того, утром, в 5 часов утра на перекличку. Кто не явился, тот теряет очередь.
>
> Кассу открывают в 10 часов утра, и наперед никогда неизвестно, сколько городская станция имеет билетов. Записывающий очереди получает от пассажиров 5 %. Это вчера я узнал сам у стоящих в хвосте…».

— Далее Феликс Эдмундсвич предлагает нам, — добавил Благонравов, — без всякого шума выявить всю постановку дела и

доложить ему. Обнаружить виновников безобразий, конечно, нужно, но не это — главное. Главное продумать, как упорядочить продажу билетов.

— Хорошо, — вздохнул Личман. — Придется и мне, подобно Феликсу Эдмундовичу, занять место в хвосте очереди за билетом.

* * *

Узнав, что в приемной ждет Халатова, Дзержинский подумал: «Вероятно, она снова по делам приемника для беспризорных ребят».

Приветливо поздоровавшись и, усадив Екатерину Герасимовну в кресло, нарком вопросительно посмотрел на нее.

— Феликс Эдмундович, — обратилась к нему Халатова. — Дайте мне слово, что Артемий ничего не узнает о моем приходе и нашем разговоре.

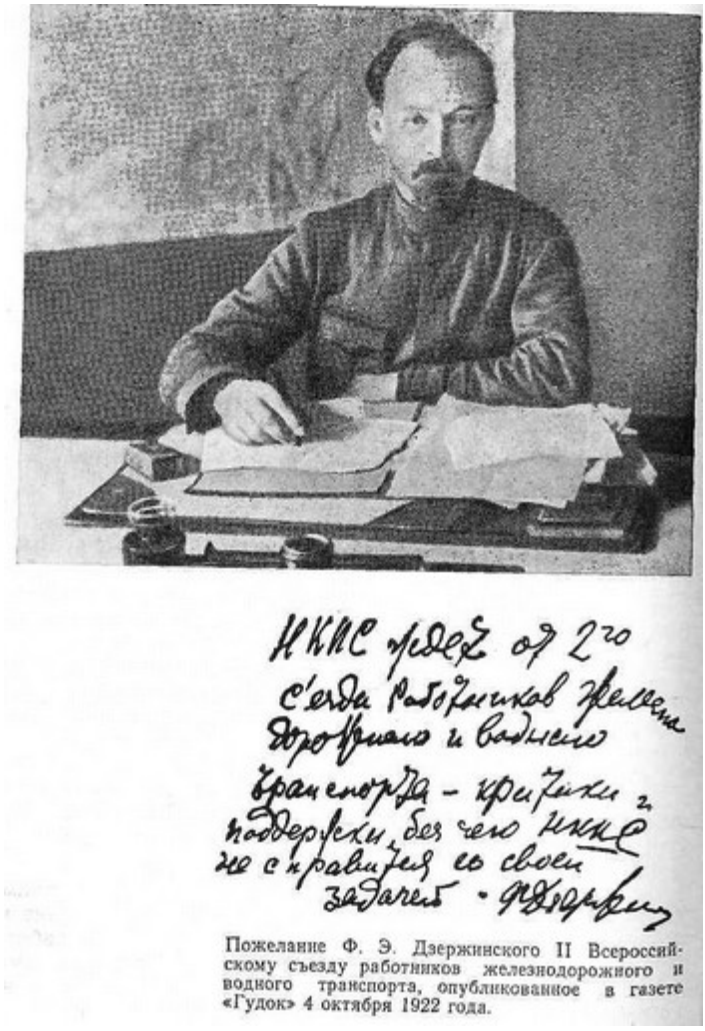
— Можете быть спокойны, — заверил Дзержинский и мысленно удивился: «Какие у нее могут быть секреты от сына?».

С заметным волнением Халатова рассказала, что случайно, открыв нижний ящик письменного стола сына, она обнаружила несколько носовых платков и полотенце с пятнами крови.

— Откуда кровь? Вы не спросили?

— Нет, Феликс Эдмундович. Он ни за что не скажет, чтобы не волновать меня. Я была в отчаянии, что делать? Кто\мне сможет помочь? И вот решила обратиться к вам…

— Правильно решили. Можете быть спокойны. Я приму все необходимые меры. Полагаю, что у него кровотечение из носа. Вероятно от переутомления. Помимо основной работы в НКПС, которая отнимает много времени, у него еще немало других нагрузок. Думаю, что и питается он неважно — не во время и всухомятку, недоедает, хоть и является председателем Нарпита, [24] организует рабочие столовые, а также руководит Цекубу,[25] которая кормит всех ученых.



Пожелание Ф. Э. Дзержинского II Всероссийскому съезду работников железнодорожного и водного транспорта, опубликованное в газете «Гудок» 4 октября 1922 года.

Пожелание Ф. Э. Дзержинского II Всероссийскому съезду работников железнодорожного и водного транспорта, опубликованное в газете «Гудок» 4 октября 1922 года

— Боюсь, что он харкает кровью, — поделилась Халатова своими опасениями.

— Зачем предполагать худшее? — возразил Феликс Эдмундович, успокаивая мать. — Какие к этому основания? Но, если даже допустить, что это так, уверяю вас, что не страшно, если вовремя захватить болезнь. У меня самого несколько лет тому назад началось кровохаркание. Кто-то сразу же сообщил Владимиру Ильичу, который позвонил Стасовой и предложил решением ЦК обязать меня лечиться и уйти в отпуск. Все

обошлось, и, как вы видите, я жив-здоров. Обещаю вам, что все необходимое будет сделано. И рабочий день я ему ограничу, и проверю, как выполняет предписания врачей. Когда он обычно приходит домой?

— Поздно ночью, — ответила Халатова. — И если бы я не ждала его, он ложился бы спать без ужина. Вваливается в дом предельно усталый и бывает, что спит, не раздеваясь.

— Это нехорошо, — заметил Дзержинский. — Ведь теперь не военное время и никакой нужды в этом нет.

— Извините меня, Феликс Эдмундович, — сказала Халатова, поднимаясь с места, — что побеспокоила вас.

Дзержинский встал, вышел из-за стола, подошел к Халатовой и дружески тепло коснулся ее плеча.

— Не волнуйтесь, Екатерина Герасимовна, все, что нужно, будет сделано. И добавил: — О нашем разговоре Артем Багратович знать не будет. Я умею хранить тайну.

6

Московский поезд медленно подошел к вокзалу. Дальше на юг поезда не шли. Сочи были последней станцией незаконченной строительством Черноморской дороги.

Председателя ГПУ встречал на перроне почетный караул чекистов. Выйдя из вагона, Дзержинский поздоровался с ними, а затем вместе с начальником Кавказского округа путей сообщения и начальником местного отделения ГПУ пошел вдоль платформы.

— Феликс Эдмундович! Вы хотели видеть Ливеровского, — сказал Марков. — Я его предупредил телеграммой. Вот он стоит около дежурного по станции. Александр Васильевич! — позвал он.

Пожилой железнодорожник в форменной тужурке и фуражке путейского инженера подошел к наркому и представился:

— Ливеровский, инспектор Кавказского округа.

— Знаю, знаю, Александр Васильевич, — сказал Дзержинский, обмениваясь с ним рукопожатием. Затем, улыбаясь, добавил: — Я весь ваш послужной список знаю — главный строитель великого Сибирского пути, затем в старом министерстве — начальник управления по сооружению железных дорог. Правильно?

— Правильно! — подтвердил Ливеровский.

— А вот как вас, известного строителя, ученого, угораздило стать министром Временного правительства — вот этого я не знаю.

— Я тоже никогда себе этого не представлял, — застенчиво ответил Ливеровский. — Дело случая…

— Какого случая?

— Меня хорошо знал Некрасов, профессор Технологического института. Я там преподавал. После свержения царизма Некрасов неожиданно стал министром путей сообщения. Ну и по знакомству, что ли, предложил мне пост товарища министра. Не знаю, кой черт дернул меня дать согласие и вот — сел не в свои сани. Потом пошла министерская чехарда. Временно назначили меня управляющим министерством. В это время вспыхнуло контрреволюционное восстание Корнилова. Пришлось мне тогда подналечь — руководил разборкой путей и стрелок на станциях Дно и Новосокольники, чтобы задержать продвижение корниловцев.

— А когда министром стали?

— 25 августа 1917 года Керенский на мою голову утвердил меня министром, а ровно через два месяца красногвардейцы после штурма Зимнего дворца вместе со всеми министрами Временного правительства арестовали и меня. Правда, недолго просидел я в Петропавловской крепости. Разобрались что к чему и выпустили.

— Видите, Советская власть благосклонно отнеслась к вам, строителю железных дорог и ученому. А вот, когда Елизаров, назначенный первым наркомом путей сообщения, предложил вам стать техническим руководителем транспорта, вы отказались.

— Я болел тогда ревматизмом и просил дать мне время, чтобы подлечиться в Мацесте. Елизаров разрешил.

— Однако болезнь ваша очень затянулась, — заметил Дзержинский и, улыбаясь, добавил: — Видимо, Александр Васильевич, вы не только ревматизмом страдали, но и недоверием к большевикам.

— Не скрою, что у меня были разные сомнения и колебания…

После короткой паузы нарком сказал Ливеровскому:

— Я вызвал вас, Александр Васильевич, вот зачем. Еду на юг отдыхать. Но хотел бы эту поездку использовать для дела и просил бы вас сопровождать меня до Сухума. Очень интересуюсь Черноморской линией, как она намечена, где проходит, в каком состоянии, каковы возможности ее достройки в ближайшие годы, какие примерно средства нужно в это дело вложить? Сможем ли мы — я и Сергей Дмитриевич — вместе с вами проехаться по намеченной трассе?

— Конечно, сможем! Пока идет рельсовый путь, прокатимся на дрезине, ну а дальше — автомобилем.

— Договорились. Завтра утром выедем. Подберите нужные

материалы. Я вам дам полномочия вести предварительные переговоры с абхазским правительством. Нужно выяснить, какую помощь материалами и людьми может Абхазия оказать стройке, если НКЛПС решит продлить Черноморскую дорогу до Сухума.

* * *

С горы на окраине Сухума, где находилась дача, в которой поселился Дзержинский, открывался чудесный вид на море. Солнце ярко сияло на безоблачном светло-голубом небе, но в эту осеннюю пору зноя не чувствовалось.

Одетый в белую косоворотку с расстегнутым воротником и серые полотняные брюки, в тапочках на босу ногу, Феликс Эдмундович сидел в саду у плетеного столика и писал. Время от времени он отрывался от письма, с видимым удовольствием глубоко вдыхал свежий морской воздух, напоенный ароматом южной растительности. Какая благодать кругом!

С детства он страстно любил природу. И многие годы, проведенные в тюремных стенах, научили особенно ценить ее красоты.

> «Тут солнце, тепло, море безбрежное и вечно живое, — восторженно писал он жене, — цветы, виноградники, красиво, как в сказке… Кругом пальмы, мимозы, эвкалипты, кактусы, оливковые, апельсиновые и лимонные деревья, цветущие розы, камелии, магнолии — повсюду буйная растительность, вдали же цепи покрытых снегом гор, а ниже огромные леса…».

Мысли Дзержинского прервал старый абхазец, сторож дачи:

— Тебя солдат спрашивает, письмо привез. Мне не дал, твоему помощнику не дает, вот человек… Говорит, лично в руки. Как будто мы не отдадим.

Дзержинский сложил незаконченное письмо, пошел по дорожке к воротам и взял от фельдъегеря несколько запечатанных сургучом пакетов. Войдя в дом, он стал разбирать полученную из Москвы почту.

В дверь осторожно постучали.

— Доктор пришел, — сказал секретарь. Дзержинский кивнул головой в знак согласия.

На пороге появился пожилой человек в стареньком светло-желтом чесучевом костюме. В руке он держал чемоданчик.

— Доктор Нарышкин. Ваш лечащий врач.

Дзержинский встал и поздоровался с ним.

— Пять дней не могу застать своего пациента, — шутливо пожаловался доктор. — При первом посещении мне сказали, что вы уехали в Батум. Вчера сообщили, что допоздна пробудете в Сухумском порту. А наркомздрав Абхазии, направляя меня к вам, почему-то думает, что вы приехали отдыхать.

— Так-то оно так, — улыбнулся нарком. — Но я не имел возможности специально приехать для знакомства с портами Черного моря. Вот и занимаюсь этим попутно с отдыхом.

— Скажите, пожалуйста, у кого вы лечились в Москве? — спросил доктор.

— Специально я не лечился, но раз в полгода меня осматривал доктор Гетье.

— Гетье? Крупнейший специалист. Что же он находил у вас?

— Не нравится ему мое здоровье… Всегда много говорит со мной о соблюдении режима, а чем я болен — ничего определенного. Я хотел бы услышать от вас.

— Гетье — светило, а я только практик… Разрешите вас выслушать, — сказал доктор, вынимая из чемоданчика деревянную трубку.

Он долго выслушивал и выстукивал сердце и легкие, затем молча стал заполнять тетрадку, которую принес с собой. Когда закончил, Дзержинский спросил:

— Что скажете, доктор?

— На какое время вы приехали в Сухим? — ответил врач на вопрос вопросом.

— На месяц, если, конечно, позволят обстоятельства.

— Да, — протянул доктор, — из этого месяца вы уже неделю потратили на обследование портов. А вам, если говорить по совести, надо бы здесь пробыть не менее полугода.

— Полгода? — изумился Дзержинский и даже засмеялся. — Для чего? Я здесь всего несколько дней и мне уже отдых начинает надоедать. Для чего же полгода?

— Чтобы по-настоящему восстановить крайне расшатанное здоровье. Нужен серьезный, я бы сказал, капитальный ремонт.

— Ну, что вы, доктор? Какой же партиец согласится отдыхать полгода, да еще в такое горячее время?

— Мой долг врача предупредить, а вы — решайте. Тут я бессилен, — и доктор беспомощно развел руками. — Я сказал полгода и то при условии, если вы совершенно не будете заниматься делами, если все эти папки и бумаги будут немедленно вынесены отсюда, если вы, кроме Джека Лондона, ну и, скажем, газет ничего читать не будете.

Дзержинский молчал. Еще никто из врачей так решительно с ним не разговаривал, как этот старый провинциальный доктор.

— А если я никак не могу следовать вашим советам? Что из этого выйдет? — тихо спросил он.

— Что выйдет? — машинально переспросил врач, не ожидавший такого прямого вопроса, и замялся. Но устремленный на него серьезный, немного грустный взгляд болезненно усталого человека требовал честного ответа. И доктор доверительно произнес:

— Ваше сердце не выдержит… Вас хватит только на два-три года…

— На два-три года, — задумчиво повторил Дзержинский. И, как бы рассуждая с самим собой, добавил: — Собственно говоря, два-три года — не так уж мало. За это время можно многое сделать. Спасибо, доктор, за откровенность… У меня к вам одна просьба: никому не говорить про эти «два-три года». Пусть не радуются те, кто меня не любит, и не огорчаются те, кто любит.

Дзержинский смотрел на отпуск, как на отбывание повинности, как на потерю драгоценного времени, которого уже никогда не вернуть. И все-таки даже неполный отдых в сочетании с благодатным климатом юга — морем, воздухом, солнцем — сделал свое дело. Феликс Эдмундович окреп, посвежел, загорел. Почувствовав себя лучше, решил досрочно уехать.

Еще в Москве он задумал на обратном пути ознакомиться с работой Закавказских дорог. Поэтому из Сухума нарком поехал на автомашине до Ново-Сенаки,[26] а оттуда поездом в Тифлис. По дороге останавливался на станциях, осматривал депо, мастерские, встречался с рабочими и служащими. Вечером 27 ноября его служебный вагон появился па тупиковых путях станции Тифлис. Начались деловые встречи и совещания с командным составом.

Неожиданно Дзержинский получил от ЦК партии срочное поручение — руководить специальной комиссией по проверке деятельности Закавказского крайкома РКП (б) и положения в Компартии Грузии. Пока члены комиссии еще не приехали, Феликс Эдмундович продолжал глубоко вникать в дела Закавказских дорог, тут же на месте оперативно решая неотложные вопросы. Особое внимание он уделял состоянию экономики и финансов.

В один из дней к наркому в вагон зашел Ледер, помощник начальника дороги по эксплуатации и коммерческим делам.

Обстоятельно доложив наркому об экономических затруднениях управления дороги, Ледер попросил как-нибудь повлиять на руководителей Азнефти.

— Хозяйственники привыкли, — сказал он, — что транспорт все перевозки осуществлял бесплатно и они до сих пор, несмотря

на декрет правительства, считают, что платить железной дороге вовсе не обязательно. Азнефть требует от нас немедленно переводить деньги за топливо, которое нам поставляет. Чуть задержка с нашей стороны, как они прекращают нам отгружать нефть и ставят под угрозу движение поездов. А сами не считают нужным вовремя платить дороге за перевозки нефти. А ведь это наш главный доход.

Нарком тут же написал срочную телеграмму в Баку руководителям Азнефти, в которой категорически предложил немедленно возместить дороге понесенные ею убытки.

— Большое спасибо за помощь, Феликс Эдмундович, — сказал Ледер. — Разрешите идти?

— А куда вы собираетесь идти?

— В управление, конечно.

— Послушайте, товарищ Ледер, — неожиданно резким тоном спросил Дзержинский: — За кого, собственно говоря, вы меня принимаете?

— Не понимаю, товарищ нарком, — растерялся Ледер.

— Вы что, считаете меня бездушным чиновником? На каком основании? Почему вы все эти дни непрерывно сидели на совещаниях, оставив дома жену, которая, как мне сегодня утром сказали, очень опасно больна. Это правда?

— Да, Феликс Эдмундович. Положение крайне тяжелое, почти безнадежное, — поник головой Ледер.

— Почему мне ни слова об этом не сказали? Неужели вы могли подумать, что я не отпущу вас с заседаний? Или просто стеснялись спросить? И то и другое возмутительно! Что врачи говорят?

— Не могут поставить диагноз. Доктор из управления дороги каждый день бывает и только руками разводит. Пригласил я частно практикующего врача. Тот тоже ничего определенного не сказал, прописал какую-то микстуру, а жене с каждым днем все хуже и хуже. Все сочувствуют, но… — голос помощника начальника дороги дрогнул и в его глазах показались слезы.

— Мало сочувствовать! — возбужденным тоном сказал Дзержинский. — Надо быстро действовать, а не беспомощно опускать руки. Пока жив человек, надо бороться за его жизнь до последней минуты, а не ходить по заседаниям и совещаниям. Немедленно идите домой…

Ледер в полном замешательстве ушел. Нарком вызвал секретаря и приказал объехать на машине профессоров Тифлиса, срочно организовать консилиум у постели тяжело больной и сделать все возможное для спасения ее жизни.

В салоне вагона за столом, кроме Дзержинского, сидели

члены комиссии Мануильский и Мицкевич-Капсукас.

Вошедший секретарь наркома сообщил, что Беленький по прямому проводу из Москвы запрашивал, когда Феликс Эдмундович вернется. Владимир Ильич очень интересовался точной датой его приезда.

— Что вы ответили Беленькому? — спросил нарком.

— Я ответил, что вы предполагаете выехать из Тифлиса примерно 8 декабря, будете останавливаться в дороге по служебным делам и в Москву приедете приблизительно 13 декабря.

— Владимир Ильич с нетерпением ждет нашего возвращения, — озабоченно обратился Дзержинский к членам комиссии, — надо поторопиться.

Затем повернулся к секретарю:

— Выехать раньше восьмого вряд ли удастся. Зато по делам НКПС нигде не будем останавливаться. Дайте телеграмму Борисову с просьбой принять меры, чтобы наш поезд прибыл в Москву точно 12 декабря, желательно утром. Об этом же сообщите Беленькому.

* * *

Литерный поезд, возвращавшийся в Москву, остановился на станции Минеральные Воды для смены паровоза.

В вагон наркома вошел высокий подтянутый железнодорожник в кожаной куртке и форменной фуражке. Приложив руку к козырьку, представился:

— Инженер для поручений Бункин. По приказанию ЦН[27] прибыл в ваше распоряжение в качестве начальника служебного поезда.

— Знаю, — ответил Дзержинский, — мне Борисов сообщил. К вашему сведению — через 48 часов мне необходимо быть в Москве. Меня ждут по очень срочному делу. Прошу вас принять все меры.

— Будет сделано. Разрешите дать по линии телеграмму, что наш поезд следует с остановками только по техническим надобностям.

— Пожалуйста. Это все, что вы думаете предпринять?

— Нет! Я сам поведу поезд.

— Разве вы машинист?

— Старый механик, — ответил молодой железнодорожник, чуть улыбнувшись голубыми глазами. — Много лет работал сначала помощником машиниста, потом машинистом

пассажирских поездов. И даже ревизором службы тяги успел поработать.

— Сколько же вам лет? Садитесь, пожалуйста. Выглядите вы молодо, правда, виски совсем белые.

— Мне 33 года.

— А откуда же седина?

— После крушения поезда…

— С вами, пожалуй, опасно ехать, — пошутил Феликс Эдмундович. Почувствовался толчок — к составу подошел паровоз.

— Не буду вас задерживать, — промолвил нарком и попрощался с Бункиным.

Начальник поезда Бункин внимательно осмотрел паровоз, тщательно проверил тормоза. Он ясно сознавал всю тяжесть ответственности, которая легла на его плечи. Через двое суток нужно быть в Москве, но ведь состояние пути таково, что нельзя развивать большую скорость. Борисов в Москве предупреждал об этом.

Еще задолго до того, как показалась станция Тихорецкая, где обычно производилась смена локомотива, Бункин предупредил машиниста, что пройдет ее с ходу, а паровоз сменит в Ростове — на этом оп рассчитывал сэкономить значительное время.

Вот и Тихорецкая. Когда на мгновение паровоз поравнялся с вокзальной платформой, Бункин увидел группу железнодорожных начальников. Мелькнуло возмущенное лицо одного из них, сердито показавшего ему кулак.

— В чем дело? — озадаченно подумал Бункин, уже выехав на перегон.

Перед станцией Крыловская он увидел закрытый входной семафор. Пришлось остановиться. Но вот он открылся. Поезд медленно вполз на станцию и снова остановился, так как выходной сигнал был закрыт.

Начальник поезда сошел с паровоза и направился к дежурному по станции, стоявшему с развернутым красным флажком.

— Что случилось? — спросил Бункин.

— Поезд задержан по телеграмме начальника округа.

Через некоторое время на станцию примчалась автодрезина. Из нее, запыхавшись, выскочил Бакинский, временно исполнявший должность начальника округа, и, узнав от дежурного, кто вел поезд, набросился на Бункина.

— Мерзавец, негодяй! — кричал взбешенный начальник. — Почему не остановился, как положено, в Тихорецкой? У меня важное дело к наркому. Из-за тебя пришлось на дрезине догонять

поезд. Я лишу тебя прав машиниста!

— Во-первых, не ругайтесь, как извозчик, — подчеркнуто тихо ответил побледневший Бункин, — это не к лицу советскому начальнику. Во-вторых, вы не поставили меня в известность, что хотите сесть в Тихорецкой.

Эти слова окончательно вывели из себя начальника округа:

— Я не поставил его в известность… Да знаешь ли ты с кем говоришь? Снимаю тебя с паровоза… Не доверяю вести поезд. Немедленно возвращайся в депо.

Бункин, не обращая внимания на последовавшую за этим площадную ругань, только махнул рукой и, поднявшись по лесенке в будку машиниста, дал гудок отправления.

Начальнику округа не оставалось ничего другого, как поспешно сесть в ближайший вагон…

* * *

Когда в Ростове к составу подали другой паровоз, начальник округа попрощался с Дзержинским и вышел из вагона. Секретарь укоризненно посмотрел ему вслед и кратко рассказал наркому о сцене между Бакинским и Бункиным, которую он наблюдал на станции Крыловская.

— Откуда же Бункин мог знать, что Бакинский хотел сопровождать меня из Тихорецкой до Ростова? Даже я об этом не знал, — пожал плечами нарком. — И за это обругать человека…

— Не просто обругал, а оскорблял его самыми последними словами, — добавил секретарь. — Когда Бакинский из соседнего вагона перешел в наш, я спросил его: «За что вы так набросились на нашего инженера из НКПС, ведь он не был предупрежден, что нужно остановиться в Тихорецкой?» Бакинский не понял моего вопроса: «Какого инженера?». Я объяснил, а он говорит: «Ох, как неприятно! Я не знал, что это ваш инженер, я думал, что это мой машинист. Очень прошу вас передать инженеру для поручений Бункину мои глубочайшие извинения…».

— Ах так! — вскипел Дзержинский, — если это инженер НКПС, то он приносит «глубочайшие извинения», а если это машинист паровоза, то считает возможным оскорблять его человеческое достоинство. На железных дорогах царской России всегда процветало хамство со стороны начальников к подчиненным, — обратился нарком к сидевшим в салоне Мануильскому и Мицкевичу-Капсукасу. — Вы не читали рассказа Серафимовича «Стрелочник»? Там это ярко показано. Но откуда берется грубость у советского начальника? Да еще коммуниста?

Представьте себе, Бакинский как будто дельный работник. После трагической гибели Маркова от руки бандитов мы назначили Бакинского временно исполняющим должность уполнаркомпути и начальника Кавказского округа. Недавно в «Экономической жизни» была опубликована его большая статья, довольно толковая. И вот на тебе! Видимо, партийности не хватает Бакинскому. Не дорос он быть начальником округа… Необходимо проучить его! Пишите приказание, — повернулся он к секретарю и продиктовал:

> «Врид. Уполнаркомпути Кавказского округа путей сообщения тов. Бакинскому, копия ЦНЖР тов. Бункину.
>
> Ознакомившись с обстоятельствами происшедшего между Вами и состоящим для поручений при начальнике Центрального управления железнодорожного транспорта тов. Бункиным на станции Крыловская инцидента, объявляю Вам выговор за грубое обращение, допущенное Вами по отношению т. Бункина.
>
> *Народный комиссар путей сообщения».*

Взяв со стола красный карандаш, Дзержинский размашисто подписался под своим приказанием.

Секретарь ушел. После небольшой паузы Мицкевич-Капсукас сказал:

— Феликс, у меня к вам просьба. Дела наши мы закончили, а до Москвы еще далеко. Хочу воспользоваться случаем — записать вашу биографию.

Дзержинский недовольно поморщился:

— Не время сейчас заниматься воспоминаниями.

— Наоборот, — возразил Мицкевич. — В Москве вам всегда некогда, а в поезде — удобный случай. Наши цекисты просили меня прислать вашу биографию. Хотят напечатать в подпольных изданиях. Ведь на путь революции вы вступили у нас, в Литве.

— Ну, хорошо. С чего начинать?

— С юношеских лет.

Феликс Эдмундович приступил к рассказу:

— В 1896 году я добровольно вышел из гимназии, считая, что надо стать ближе к рабочим массам. Учась сам марксизму, я стал агитатором. Связываться с массами мне помогал знакомый рабочий-поэт. Он водил меня по чайным, харчевням, где после получки собирались рабочие. Я заводил с ними разговор о низкой заработной плате, об эксплуатации рабочих, о тяжелых условиях труда… Мне запомнился такой случай. Наиболее отсталые и темные среди виленских кожевников были рабочие завода

Гольдштейна…

— Они никогда не присоединялись к забастовкам, — подтвердил Мицкевич-Капсукас.

— Мало того. Отсталые рабочие иногда вступали в драку с передовыми. Как-то в пивной возле Стефановского рынка пожилому рабочему, заговорившему о необходимости восстания, разбили голову бутылкой. А однажды группа кожевников поймала агитатора Яцека…

— Яцека? Так это же была ваша кличка…

— Вот именно меня и рабочего-поэта они подстерегли в глухом переулке и начали избивать. Поэту меньше досталось, так как он сразу свалился, а я отчаянно защищался и давал сдачу. Тогда кто-то из нападавших пустил в ход нож и нанес мне две раны в голову. Вы же знали доктора Домашевича. Вот он мне потом и зашивал раны.

Дзержинский встал из-за стола, закурил, и прохаживаясь из угла в угол, кратко излагал повесть своей жизни. Время от времени он замолкал, погруженный в нахлынувшие воспоминания тех далеких лет, отпивал из стакана глоток еле теплого, уже остывшего чая и продолжал рассказывать.

А поезд все шел и шел не останавливаясь, без устали отмеривая версту за верстой. Старый вагон-салон монотонно скрипел, пошатывался из стороны в сторону и судорожно вздрагивал на стыках рельсов без меры изношенного железнодорожного пути.

8

В кабинет вошла Ядвига Эдмундовна, оживленная, улыбающаяся.

— Проходила мимо, — сказала сестра, — и решила зайти на минуточку — поделиться радостью. Теперь, Феликс, я буду служить в одном ведомстве с тобой.

Дзержинский озадаченно посмотрел на нее.

— Да-да, не удивляйся, и устроилась, как видишь, без твоей помощи.

— Где же ты будешь работать?

— В управлении Московско-Казанской дороги. Ректор института, где я служу в канцелярии, одновременно занимает ответственный пост на дороге. Он знает, что я материально нуждаюсь и зачислил меня на должность, где я буду получать намного больше, чем в институте.

— На какую должность?

— Разъездного инспектора службы пути.

— Ядвися! Ну как ты можешь занять должность инспектора, ведь ты ничего не понимаешь в путевом хозяйстве? Это же не канцелярская работа. Для этого нужно иметь специальность, определенную подготовку, чтобы суметь ответить па вопросы путейцев. Инспектор по меньшей мере должен закончить школу дорожных мастеров или технические курсы.

— Мне уже поздно учиться на курсах. Если мой начальник назначил меня, значит, он считает, что я справлюсь.

— Это вовсе ничего не значит, Ядвися! Нетрудно догадаться, что твой ректор старался не ради тебя, а просто хотел сделать «приятное» наркому. А ты знаешь, что я этого не выношу, — огорченно сказал Дзержинский.

Дверь кабинета открылась и секретарь сообщил, что приглашенные на совещание собрались.

— Попрошу вас вот о чем, — сказал ему нарком. — Позвоните начальнику Московско-Казанской дороги, чтобы он не принимал мою сестру на должность инспектора службы пути, как неподходящую по квалификации. Кроме того, передайте мое мнение, что ректора института, в котором служит Ядвига Эдмундовна, следовало бы освободить от совместительства в управлении дороги. Зачем нам такой «деятель», который устраивает на службу работников не по деловым соображениям, а лишь из желания угодить начальству.

— Феликс! — взмолилась ошеломленная таким неожиданным поворотом разговора Ядвига Эдмундовна. — Ну, хорошо, хорошо, пусть я останусь на прежней работе в институте, но зачем же снимать с поста в управлении дороги человека, который хотел мне сделать добро? Очень прошу тебя…

— Я снова повторяю, — терпеливо ответил Дзержинский, — что не тебе он добро сделать хотел, а мне угодить, не считаясь с интересами дела. Я этого не могу терпеть. Очень прошу извинить, но меня ждут люди.

* * *

На совещании шла речь о тяжелом финансовом положении транспорта. Дефицит был огромным.

— Каждая пудо-верста и каждая пассажиро-верста ложатся нам в убыток, — жаловался начальник финансового управления.

Выслушав мнение собравшихся, нарком сказал: — Я тоже считаю, что наши тарифы крайне занижены и, если их не поднять, мы не сможем сохранить транспорт. Необходимо подготовить

докладную записку в Совнарком. Я смотрю на будущее оптимистически. Знаете, почему? Потому что убедился — основная масса железнодорожного пролетариата проникнута коммунистическим духом и сознательно относится к своему труду. Это — не громкие слова, а неопровержимый факт. Иначе, чем объяснить, что советский железнодорожный транспорт в исключительно тяжелых условиях несомненно шагает вперед? Это признают даже за границей…

— Например, представители АРА,[28] —напомнил Борисов. — Они специально приходили к Феликсу Эдмундовичу, чтобы выразить свое удовлетворение в связи с быстрым продвижением продовольственных грузов. Это ведь не так-то просто было в наших тяжелых условиях перебросить весной за две недели в голодающие губернии три с половиной тысячи вагонов с грузом.

— Да, иностранцы признают это, а вот наши отечественные скептики призывают свертывать транспорт, поскольку он дефицитен, — с горечью заметил нарком. — Революционный энтузиазм масс — вот что нас спасает. Но, конечно, нельзя без конца держаться на одном только энтузиазме. В ЦК партии поддерживают наше требование о повышении зарплаты транспортникам. Но в то же время мы не можем не считаться с тяжелым финансовым положением государства. Наш долг — беречь каждую копейку, а наши управления, в том числе финансовые, ни черта не знают, что делается на местах, хотя исписывают горы бумаги.

Нарком обратился к Халатову:

— Артем Багратович! Как идет сокращение штатов?

— К новому году сократим, как было намечено. По сравнению с началом прошлого года штаты уменьшатся вдвое.

Дзержинский слушал цифровые выкладки, которые приводил Халатов, смотрел на его усталое землистое лицо с темными мешками под глазами и думал: «Хороший экономист, безотказный работник, изо всех сил тащит большой воз».

Вспомнилось посещение его матери, после которого пришлось устроить медицинский осмотр всех членов коллегии, чтобы Халатов не догадался. К счастью, туберкулеза у него не нашли. Только предписали ограничить рабочий день шестью часами и принять курс подкожных инъекций. Но главврач амбулатории звонил секретарю наркома, что Халатов не ходит на лечебные процедуры. Оторвав от лежавшего перед ним листа бумаги узкую полоску, нарком на одной стороне написал:

«Тов. Халатову», а на обороте:
«Когда же Вы будете лечиться?

Ф. Дзержинский».

Получив записку, Халатов благодарно кивнул головой, давая понять, что отныне будет следовать предписаниям врачей.

Нарком посмотрел на часы и сказал:

— Уже половина двенадцатого. В двенадцать я должен быть на заседании СТО.

* * *

Дзержинский прочитал письмо, которое ему передал Емельян Ярославский, вернувшийся на днях из-за границы.

Письмо было от Гришина, направленного в прошлом году в Швецию приемщиком новых паровозов. Когда он там наладил дело, его перебросили в Эстонию, с которой был заключен договор на капитальный ремонт вышедших из строя локомотивов.

Гришин, бывший рабочий-котельщик, писал, что, по его мнению, совершенно нецелесообразно ремонтировать паровозы в буржуазной Эстонии и платить за это золотом. Своего металла у них нет и выписывают они его из Германии. Ремонт ведут по-старинке, кустарным способом в своих захудалых мастерских. — Какой же в этом смысл? — спрашивал Гришин. — Ведь мы можем сами выписать материалы из Германии и ремонтировать на русских заводах, лучше оборудованных. И золото сбережем, и сократим количество своих мастеровых на бирже труда… К тому же качество ремонта неважное, приходится браковать котлы, — заканчивал Гришин свое письмо.

«Он безусловно прав», — подумал Дзержинский и позвонил секретарю:

— Покажите письмо начальнику отдела тяги и передайте мое мнение, что желательно расторгнуть договор на ремонт паровозов. Плохое качество ремонта — достаточный повод… Кстати, вы давно мне не сообщали, аккуратно ли выдается семье Гришина его заработная плата и паек? Ведь дети живут без отца и я обещал проследить…

— У него дома все в порядке. Каждый месяц я направляю туда посыльного с пайком и деньгами… Феликс Эдмундович! Представитель Гомельских мастерских пришел. Члены коллегии тоже собрались.

— Приглашайте!

Когда вошедшие уселись, нарком предоставил слово делегату мастерских.

Пожилой коренастый железнодорожник, одетый в

старенькую, но опрятную форму, встал с места, пригладил седые, опущенные вниз усы и начал свою речь:

— Значится, как сказал товарищ нарком, я являюся делегатом от рабочих Гомельских главных мастерских, которым скоро исполнится пятьдесят лет. Еще отец мой строил эти мастерские, а затем до конца жизни там работал, я — почти 40 лет, сыны мои тоже там слесарями. Рабочие выбрали меня, чтобы поздравить вас, товарищ Дзержинский, и всех ваших помощников с недавним нашим великим пролетарским праздником — пятилетием Октябрьской революции…

Члены коллегии зааплодировали.

Старый железнодорожник, не спеша, вынул из деревянной шкатулки письменный прибор, отливавший серебром. Он торжественно поставил его на стол и продолжал:

— …чтобы поздравить и передать вам, товарищ нарком, на добрую память этот наш самодельный подарок. Прибор этот серебряный, но серебро это не какое-нибудь нэпманское, а пролетарское, честное, товарищ Дзержинский, не сомневайтесь! Собрали мы его среди рабочих — у кого царский рубль завалялся, у кого полтинник, у кого георгиевский крест за храбрость, у кого серебряная ложка, а один товарищ даже старинный подсвечник принес… Очень довольны мы, товарищ Дзержинский, что ты, председатель ВЧК и ГПУ — гроза нашей и мировой буржуазии — стал наркомом путей сообщения. Видим мы, что наш транспорт уже понемножку выправляется, поезда лучше пошли, мастерские план ремонта выполняют, прогулов меньше. Конечно, много чего у нас не хватает. Рабочие просили передать, что не хватает инструмента, металла, запчастей, вообще материалов. Конечно, и живем мы бедновато, жалованье у нас сами знаете, какое, паек тоже не того… Но все-таки не так голодуем, как в прошлом году. И уголь нам осенью бесплатно выдали на отопление. За это спасибо!

Делегат откашлялся и сказал:

— Сделали мы, товарищ Дзержинский, письменный прибор, чтобы писал ты приказы, как скорее наш транспорт наладить, покончить с саботажниками и прогульщиками, с воровством и хабарами, со всякой «контрой», чтобы скорее пришло улучшение нашей жизни. Очень мы, рабочие, на вас надеемся, товарищ Дзержинский… Да здравствует наш красный транспорт! Да здравствует мировая революция!

Дзержинский был взволнован этим от души идущим приветствием гомельских мастеровых. Он вышел из-за стола, крепко пожал руку делегату и горячо сказал:

— Очень прошу передать вашим товарищам мою сердечную

благодарность за память, за подарок. Эту память я рассматриваю, как оценку тех стараний, которые прилагает коллегия НКПС, чтобы вывести наш транспорт из того тяжелого положения, в котором он находится.

Нарком вернулся на свое место за столом и стоя продолжал:

— Я знаю, что ваши Западные железные дороги — пограничные дороги — всегда занимали передовое место среди других. Недавно Главком Красной Армии Сергей Сергеевич Каменев рассказывал мне, что имел случай убедиться в образцовой работе Западных дорог и, в частности, гомельских мастерских. За это вам большое спасибо! Подобно тому, как наши товарищи красноармейцы сознательно относились к своему долгу, отдавая все свои силы и даже жизнь на защиту Республики, так и товарищи рабочие-железнодорожники не менее сознательно относились и относятся к своему долгу на трудовом фронте. Они смотрят на свою повседневную службу на транспорте как на высокое служение Советскому государству. Только благодаря этому удалось спасти наш транспорт от полного разрушения. Я уверен, что в будущем общими усилиями и дружной работой мы докажем всему миру, что красный транспорт может быть налажен не хуже, а значительно лучше капиталистического.

— Правильно, товарищ Дзержинский, мы докажем! — подтвердил старый железнодорожник.

— Еще раз благодарю ваших товарищей за память, — добавил нарком, — прошу передать им мой горячий привет от имени коллегии НКПС.

Тепло простившись с делегатом Гомельских мастерских, Дзержинский объявил:

— Переходим к первому пункту повестки дня — о страховых взносах на транспорте. Слово имеет представитель ЦК нашего профсоюза.

* * *

Благонравов и Халатов получили от наркома записку с просьбой остаться после заседания.

Когда члены коллегии разошлись, Дзержинский вынул из папки доклад о ревизии складов Московского железнодорожного узла. Затем он порывисто встал с места и зашагал по кабинету.

— С бесхозяйственностью и хищениями у нас сплошной ужас! — взволнованно воскликнул он. — Хищения из вагонов, хищения в кассах, хищения на складах, хищения при подрядах, хищения при заготовках…

И, остановившись возле стола, уже тихо добавил, как бы про себя:

— Подумать только, какую сильную волю, какие крепкие нервы нам надо иметь, чтобы преодолеть все это море разгула и распущенности…

Собеседники молчали. Нарком сел за стол.

— Георгий Иванович, вы уже собрали по дорогам сведения о хищениях грузов?

— Собрал, но не совсем полные, — ответил Благонравов. — Но сравнению с прошлым годом хищения уменьшились, но они все еще очень и очень велики. За десять месяцев текущего года пропало около девяти с половиной миллионов пудов груза. Если перевести на деньги, то потеряно примерно 30 миллионов рублей золотом.

— От этих цифр страшно становится, — сказал Дзержинский. — До сих пор мы односторонне подходили к делу. Только и знали, что увеличивать численность охраны. А в результате попадали в заколдованный круг — приходилось охранять груз от нашей же охраны! Я считаю, что следует предельно уменьшить охрану, зато тщательно подбирать ее состав, лучше оплачивать, премировать за уменьшение хищений. Георгий Иванович, вы обратили внимание на то, какие вагоны в первую очередь подвергаются разграблению?

— Конечно! Вагоны, отцепленные от составов и стоящие в тупиках станций. Даже поговорку сложили: «Табачок — на десятый тупичок…».

— Бороться с отцепками вагонов — важнейшая задача. Это нелегкий путь, кропотливый. Но другого выхода я не вижу. Посоветуйтесь также со специалистами, как ускорить доставку грузов клиентам. Нужно составить подробный план и обсудить его.

— Может быть, создать центральную и дорожные комиссии по борьбе с хищениями? — спросил Благонравов. — Комиссии по борьбе со взяточничеством полностью себя оправдали.

— Согласен! Только подумайте, быть может, лучше создать не отдельные, а объединенные комиссии.

Нарком поднялся, прощаясь с Халатовым и Благонравовым. Его взгляд скользнул по столу и остановился на письменном приборе, сегодня преподнесенном.

— Как вам нравится эта вещица? — спросил он, показав глазами на подарок.

— Тонкая, ажурная работа, — промолвил Халатов.

— Ювелирное мастерство! — с гордостью подтвердил Дзержинский, любуясь письменным прибором. — Вряд ли кто-

нибудь поверит, что это сделали руки, ремонтирующие паровозы!

И что-то вспомнив, добавил:

— Я сегодня не буду на Лубянке. Вечером — заседание Совнаркома. Георгий Иванович, скажите, пожалуйста, Беленькому — пусть утром зайдет ко мне. Хочу поручить ему, чтобы он передал этот серебряный прибор в фонд помощи голодающим.

— Феликс Эдмундович! Но ведь это — память от рабочих…

— Верно, конечно. Мне очень, очень дорога эта память, но что делать? Не могу же я в наше время, когда после голода остались десятки тысяч осиротевших детей, пользоваться такой ценной вещью…

Пора возрождения

Вы помните пророчества буржуазных ученых относительно гибели наших железных дорог… а мы все-таки, несмотря на все их пророчества, живем и двигаемся вперед.

Ф. Дзержинский

1

Секретарь доложил, что в приемной ждут профессор Образцов и инженеры наркомата.

Дзержинский вышел из-за стола, чтобы поздороваться с вошедшими. Главный инспектор НКПС представил Образцова как автора проекта размещения железнодорожных узлов на сети дорог.

Нарком благожелательно и с интересом вглядывался в лицо профессора, о котором ему рассказывали Борисов и Благонравов.

— В общих чертах я знаком с вашей идеей, — обратился Дзержинский к профессору, — но хотел бы поподробнее узнать, какую реальную пользу мы получим, осуществляя ваш проект.

Образцов кратко сообщил о том, что в дореволюционный период многие станции строились стихийно, без заранее продуманного плана. Его же проект предусматривает плановое распределение сортировочной работы между узлами. В результате значительно сократятся маневры и простой вагонов на станциях.

— С чего вы предлагаете начать? — задал вопрос народный комиссар.

— С объединения таких пунктов в руках одного хозяина. — Профессор показал на карте многие железнодорожные узлы, которыми одновременно руководят несколько дорог.

— У семи нянек дитя без глаза, — привел профессор старую пословицу. — То же получается и на таком узле. Каждая дорога-хозяин имеет там свои отдельные станции, свои вокзалы, свои депо, склады, водокачки, подъемные пути. В результате они полностью дублируют друг друга. Таких узлов на железнодорожной сети насчитывается около 70.

— Я предлагаю, — закончил Образцов, — каждый такой узел

объединить в руках какой-либо одной дороги.

— Осуществление вашего предложения, как я полагаю, даст большую экономию, — одобрительно отозвался народный комиссар.

— Кроме того, — добавил профессор, — появится возможность дать специализацию станциям и ликвидировать различные технические несуразности, которые противоречат здравому смыслу.

— У вас недавно возникла эта идея?

— Нет, товарищ народный комиссар. Я давно вынашивал се. Но в дореволюционное время на этих узлах скрещивались денежные интересы нескольких дорог, не только казенных, но и частных. И не мне вам рассказывать, что частная собственность была святая святых, куда никто не смел вторгаться. Если бы до Октябрьской революции я выступил со своим проектом, меня бы по меньшей мере высмеяли.

С большим интересом слушал Дзержинский высказывания профессора. Он знал, что в молодости Образцов участвовал в революционном движении, а в 1905 году ему лишь случайно удалось избежать ареста, но все же в послужном списке молодого инженера появилась запись «Увольняется с 5 декабря 1905 года» и с такой записью ни одно управление дороги не принимало его на службу. Пришлось заняться преподавательской работой. И только Октябрьская революция открыла перед ним возможности полной свободы технического творчества.

— Идея объединения перечисленных вами узлов в руках одного хозяина, — убежденно сказал Дзержинский, — непоколебимо верная идея. Что вы предлагаете предпринять в первую очередь?

— Объединить Смоленский узел, Феликс Эдмундович. Этот проект я уже подробно разработал с помощью инженера Земблинова, моего бывшего студента.

Профессор кивнул молодому инженеру, который скромно сидел в сторонке. Тот развязал тесемки папки и вынул несколько листов ватмана и кальки с начерченными цветной тушью схемами.

«Так это и есть Земблинов из отдела пути, — подумал нарком, глядя на очень высокого и худощавого молодого человека. — Ему, пожалуй, и 30 лет еще нет. Тесля-Тесленко как-то рассказывал мне об этом молодом инженере, сочувствующем большевикам. Образцов — это перешедший на сторону народа представитель старой технической интеллигенции, а Земблинов уже из подрастающего племени красных специалистов».

Разложив схемы и диаграммы на столе наркома, Образцов

сделал короткий доклад. Некоторые станции Смоленского узла принадлежали Орлово-Витебской дороге, другие — Московско-Брестской. К узлу непосредственно примыкали сооружения Рязано-Уральской дороги, которая до революции была частной собственностью. Профессор водил тупым концом карандаша по схемам и пояснял:

— Вот эти главные пути и товарные парки будут работать только в одном направлении — на Восток, а эти тоже в одном направлении — на Запад. Обведенные кружочками вокзал, депо и водокачки — лишние, и мы их закроем. Вот эта станция будет заниматься только сортировкой вагонов. По нашим подсчетам в результате перестройки пропускная способность Смоленского узла увеличится вдвое…

— Вдвое? — радостно переспросил нарком. — Это же будет иметь огромное значение, особенно для нашей обороноспособности в случае войны…

Образцов закончил свой доклад сообщением, что число работающих на узле резко сократится. Общая экономия за первый год достигнет 90 тысяч рублей золотом.

— Очень хорошо! А вот во сколько обойдется нам перестройка узла? — озабоченно спросил Дзержинский. — У нас с финансами крайне туго.

Образцов назвал цифру. Она была сравнительно невелика и нарком одобрительно кивнул головой. Затем профессор стал излагать программу технических переустройств. Инженеры склонились над схемами. И тут неожиданно разгорелся спор о том, в каком месте выгоднее проложить съезды с одних главных путей на другие. Два крупных специалиста увлеклись техническим спором и азартно доказывали свою правоту, забыв о присутствии наркома.

Дзержинский с явным удовольствием наблюдал эту жаркую баталию и думал: «Вот это и есть творческие поиски. Если бы все наши специалисты честно и с душой трудились, как далеко бы мы продвинулись вперед». В этой связи ему вспомнилось письмо видного инженера. Как-то нарком попросил его подумать над кандидатурой технического руководителя на один из ответственных постов. На следующий же день получил ответ. Письмо было написано на великолепной меловой бумаге голубоватого оттенка. На двух страницах в изысканно-деликатной форме инженер сообщал, как много стараний он приложил, пытаясь выполнить данное ему поручение, но все же назвать фамилии подходящих кандидатов не может «главным образом потому, что я взял бы на себя такую же, если не большую ответственность, как и называемый мною кандидат».

Феликс Эдмундович так возмутился этой корректной, архивежливой, но увертливой отпиской, отсутствием у автора гражданского чувства ответственности, что не удержался и, направляя в архив письмо, в его заключительную строчку после буквы «С» и перед словом «приветом» своею рукой вставил — **«саботажным».**

Но пот мысли наркома прервал возглас профессора Образцова:

— Простите великодушно, Феликс Эдмундович, мы тут так увлеклись…

— Мне по душе такая ваша увлеченность. Итак, объединение начинайте со Смоленского узла. Какой дороге вы решили передать управление узлом?

— Московско-Брестской, — ответил Образцов. — Такого же мнения и главная инспекция наркомата. Это наиболее целесообразно.

— Хорошо, — согласился нарком. — От НКПС с моими полномочиями пусть едет в Смоленск представитель главной инспекции. Созовете там совещание представителей заинтересованных дорог. Я предвижу, что Орлово-Витебская и Рязано-Уральская будут резко возражать против объединения. Кому же приятно отдавать свою власть на узле другому?

— Особенно будет артачиться Рязано-Уральская, — заметил Образцов.

— Я тоже так думаю, — подтвердил Дзержинский. — Вероятно, некоторые руководящие спецы этой дороги в душе еще верны своим прежним хозяевам-капиталистам, еще на что-то надеются и хотели бы сохранить дорогу в старых границах.

— Надо полагать, что в Смоленске нам предстоит генеральное сражение, — сказал главный инспектор.

— Вот что, — обратился к нему нарком. — На совещании не ведите речь о том, следует ли объединить в одних руках Смоленский узел или нет. Сообщите, что таково мое приказание, не подлежащее обсуждению. На совещании должна идти речь лишь о том, как целесообразнее, лучше провести объединение, в какие сроки. А вы, — повернулся нарком к Образцову, — составьте, пожалуйста, календарный план, в каком порядке будем объединять остальные узлы. Конечно, это дело нескольких лет. Все 70 узлов сразу — нам не под силу. Если что-нибудь у вас не будет ладиться и потребуется моя помощь, прошу обращаться без всякого стеснения.

* * *

На письменном столе Дзержинского лежала «Правда» со статьей Ленина **«Странички из дневника»**. Многие места этой статьи были подчеркнуты красным карандашом.

— Выступление Владимира Ильича нас ко многому обязывает, — сказал нарком Зимину, начальнику Политическо-ю секретариата НКПС, — и даст нам полное право добиваться значительного увеличения средств для просветительной-работы на транспорте.

Затем Дзержинский вынул из ящика стола несколько листов бумаги, напечатанных на машинке. Сверху была приколота его записка.

— Когда вы были в командировке, — сказал он, — я получил из Политсекретариата докладную о необходимости упростить борьбу с бесхозяйственностью, оживить работу и так далее. Это бюрократический набор общих фраз и голых пожеланий. Вот что я по этому поводу написал.

И нарком прочитал вслух свою записку:

«Прошу более конкретных предложений по вопросу, как „уточнить“ (§ 1), „упростить“ (§ 2), „положить в основу“ (§ 3) и „оживить“ (§ 4). Легче сказать эти общие слова, чем дать реальный конкретный план, как это все произвести, какими работниками и чем дать конкретное содержание этих: уточнить, упростить и оживить».

Зимин согласно кивнул головой.

— Когда я читаю такие докладные, — продолжал Дзержинский, — меня тошнит, как от морской качки. Очень часто я думаю о том, какие мы все мастера давать директивы. А когда нужно что-то сделать, то часто оказываемся непригодны. Поэтому наша задача — научить людей, у которых есть мысли, предложения, находить пути к практическому их осуществлению.

2

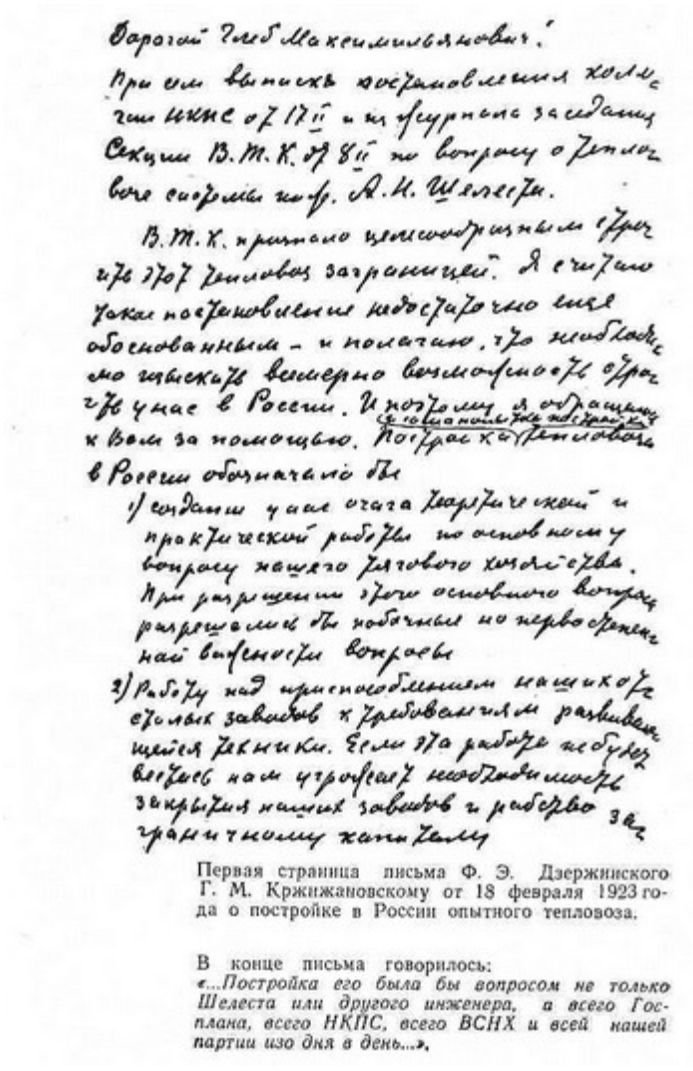
На заседании коллегии НКПС замнаркома Фомин доложил, что состоялось совещание Высшего технического комитета НКПС, признавшее желательным командировать за границу инженера Шелеста для постройки там тепловоза его конструкции.

— Я не согласен с решением ВТК, — возразил Дзержинский, — и считаю нежелательным создавать за границей тепловоз по идее и чертежам русского изобретателя. Полагаю, что

мы в состоянии сами справиться с этим делом, что в нашей стране найдутся для этого и научные и технические силы. Предлагаю коллегии принять такое постановление и передать вопрос на рассмотрение в Госплан, а затем для окончательного решения в СТО.

Утром следующего дня нарком подумал: «Нельзя ограничиться одной лишь пересылкой в Госплан материалов о постройке тепловоза. Решение Высшего технического комитета и постановление коллегии НКПС, вероятно, попадут в секцию теплотехники, и сидящие там специалисты, конечно, отдадут предпочтение решению ВТК. Поэтому важно заручиться личным согласием Кржижановского, чтобы экспериментальную машину строили в России». И Дзержинский решил направить ему письмо.

«Дорогой Глеб Максимильянович! — начал он. — ВТК признало целесообразным строить этот тепловоз за границей. Я считаю такое постановление недостаточно еще обоснованным и полагаю, что необходимо изыскать всемерно возможность строить у нас, в России. И поэтому я обращаюсь к Вам за помощью».



Первая страница письма Ф. Э. Дзержинского Г. М. Кржижановскому от 18 февраля 1923 года о постройке в России опытного тепловоза.

В конце письма говорилось:
«...Постройка его была бы вопросом не только Шелеста или другого инженера, а всего Госплана, всего НКПС, всего ВСНХ и всей нашей партии изо дня в день...»,

Первая страница письма Ф. Э. Дзержинского Г. М. Кржижановскому от 18 февраля 1923 года о постройке в России опытного тепловоза

В конце письма говорилось:

> «…Постройка его была бы вопросом не только Шелеста или другого инженера, а всего Госплана, всего НКПС, всего ВСНХ и всей нашей партии изо дня в день…»

Далее Феликс Эдмундович подчеркивал: даже сама попытка

построить тепловоз привела бы к возникновению в России очага творческой теоретической мысли и технического опыта для успешного решения проблемы тяги на железных дорогах; способствовала бы реконструкции устаревших заводов в соответствии с требованиями современной техники; создание нового типа локомотива было бы серьезным экзаменом для ученых, проверкой их научной зрелости.

Дзержинский заканчивал свое письмо с твердой убежденностью в том, что тепловоз можно построить в России:

> «…Думаю, что на это средств жалеть не нужно. Я уверен, что, если призвать инженеров наших заводов, которые болеют душой за эти заводы, они разобьют доводы наших инженеров путейских. Можно из-за границы получить все части, все то, чего нельзя здесь сделать. Можно посылать за границу для той или другой частности, для изучения теоретической постановки кого потребуется, но строить следовало бы здесь.
>
> И постройка его была бы вопросом пс только Шелеста или другого инженера, а всего Госплана, всего НКПС, всего ВСНХ и всей нашей партии изо дня в день…»

Нарком передал письмо секретарю, попросив пакет со всеми материалами послать в Госплан с нарочным.

Вечером, когда Дзержинский собрался ехать на Лубянку, раздался телефонный звонок. В трубке послышался голос Кржижановского.

— Здравствуйте, Глеб Максимильяиович, — откликнулся Дзержинский. — Прочитали мое послание? Ну и как, согласны со мной? В общем и целом? Как это понимать? Вы тоже за то, чтобы в России строить тепловоз, но дизель-электрический системы Гаккеля, а не газотурбинный системы Шелеста?… Ну это вам, инженерам, виднее… А с идеей дизель-электровоза Гаккеля я знаком. Мне даже пришлось воевать с Высшим техническим комитетом НКПС, который совершенно бездоказательно отверг этот проект. Я, как вы помните, настаивал перед Госпланом об ускорении рассмотрения его проекта. Когда Гаккель приедет в Москву, пусть зайдет ко мне. Чем только сумеем — поможем.

* * *

Член бюро партячейки НКПС Шведов зашел к нарко-чу с просьбой сделать доклад на очередном собрании коммунистов

наркомата. Дзержинский согласился, но с условием, чтобы о точной дате собрания его предупредили за неделю. Шведов поднялся, но в это время секретарь доложил, что просит приема Нимандер, помощник главного юрисконсульта.

— Нимандер? — переспросил нарком и его глаза зажглись любопытством. — Интересно на него посмотреть. Посидите, — подмигнул он члену партбюро.

В кабинет вошел высокий плотный мужчина с розовым холеным лицом. Седая борода, раздвоенная у выбритого подбородка, была аккуратно расчесана.

Вошедший остановился у двери, поклонился и представился:

— Нимандер Евгений Петрович, помощник главного юрисконсульта. Разрешите доложить, товарищ народный комиссар.

— Прошу садиться.

Нимандер приблизился к столу и сел в кресло.

— Дело, по которому я смею вас беспокоить, — начал — состоит в следующем. Управление Октябрьской дороги сдало во временную аренду Главному военно-санитарному управлению товарный вагон. По вине прачки, сотрудницы сего управления, некоей Гельцовой, произошел пожар и кузов вагона сгорел. Управление дороги предъявило иск к военно-санитарному управлению о взыскании 46 900 рублей в дензнаках 1922 года, или 469 рублей в дензнаках 1923 года, в покрытие убытков, причиненных железной дороге из-за небрежности оной работницы военно-санитарного управления. Высшая арбитражная комиссия отказала в иске, ссылаясь на статью 407-ю Гражданского кодекса. Однако сия ссылка является неправильной, ибо иск дороги основывается не на 407-й статье, а на 174-й и 177-й статьях Кодекса.

— Что же вы предлагаете? — спросил нарком.

— Прошу вас подписать это отношение в Совет Труда и Обороны. Здесь изложена просьба отменить означенное решение Высшей арбитражной комиссии, поскольку она неправильно применила статью Кодекса, и передать дело на новое рассмотрение в ту же комиссию, но в другом составе ее членов.

— Стоит ли писать протест в Совет Труда и Обороны, — с сомнением в голосе сказал Дзержинский, — ведь сумма иска сравнительно невелика, всего 469 рублей.

— Стоит, несомненно стоит, товарищ народный комиссар, — с неожиданной горячностью заявил помощник главного юрисконсульта. — Вопрос об ответственности одного государственного учреждения за вред, причиненный его сотрудником имуществу другого учреждения, имеет не только

принципиальное, но и большое практическое значение. Ведь различные ведомства арендуют у нас много вагонов, и если они будут возвращаться дорогам в разрушенном состоянии, транспорт потерпит огромные убытки.

Дзержинский испытующе всматривался в лицо старого юриста, который с таким жаром отстаивал интересы железных дорог. Мелькнула мысль: «Похоже на то, что он искренне говорит…». И после минутного раздумья сказал:

— Пожалуй, вы правы.

Когда нарком подписал заготовленную бумагу в СТО, юрисконсульт встал и хотел откланяться.

Дзержинский тоже встал и, взглянув на него с добродушным лукавством, спросил:

— Вы не помните, Евгений Петрович, встречались ли мы в прошлом?

Нимандер недоуменно посмотрел на народного комиссара и твердо ответил:

— Никак нет, товарищ парком, к сожалению, не имел чести…

— Ошибаетесь, — возразил Дзержинский и с легкой иронией добавил:

— Вы имели эту «честь», но тогда это для вас отнюдь не было «честью», скорее наоборот. Конечно, откуда вам было запомнить меня, одного из многих политических заключенных десятого павильона Варшавской цитадели. А вот вас я запомнил… Вы тогда служили товарищем прокурора Варшавской судебной палаты.

Лицо Нимандера из розового стало мертвенно бледным.

Резко обозначились старческие морщины в углах рта и на лбу с глубокими залысинами. От сильного волнения он было пошатнулся, но удержался на ногах и хрипло прошептал:

— Прикажете подать в отставку?

В ответ Дзержинский пригласил его сесть и сказал:

— Зачем же в отставку? Мы храним в памяти не только зло, нам причиненное. Мне запомнился случай, связанный с вами. Начальник тюрьмы был царским держимордой и палачом. Всячески изощрялся, как бы посильнее притеснять нас. Однажды, перехватив нелегально посланное письмо, спрятанное в книге, он после этого запретил политзаключенным пользоваться тюремной библиотекой и получать книги в передачах с воли. Книги и письма были единственной нашей радостью… Через некоторое время вы как представитель прокурорского надзора посетили тюрьму и вместе с ее начальником обходили камеры. Я в очень резкой форме пожаловался вам на произвол начальника тюрьмы, на то, что мы уподоблены скотине и совершенно лишены

возможности читать. Против ожидания вы не орали на меня, не топали ногами, не приказали посадить в карцер, как это позволяли себе другие прокуроры, посещавшие нас. Вы предложили начальнику тюрьмы отменить свой запрет как незаконный.

Нимандер тихо проронил:

— Я старался по возможности удовлетворять законные жалобы политзаключенных…

— Конечно, вы являлись служакой старого строя, — закончил Дзержинский, — но грубым держимордой не были и по тем временам слыли либерально настроенным блюстителем закона. Если вы думаете, что только сейчас я узнал о вашей работе в НКПС, то глубоко ошибаетесь. Еще в 1920 году ко мне в ВЧК приходил Яков Ганецкий, работавший тогда в НКПС комиссаром управления. Он тоже бывший политзаключенный Варшавской тюрьмы. Мы посоветовались, учли, что еще до Октябрьской революции вы сами подали в отставку и ушли из судебного ведомства, что летом 1918 года, когда немало чиновников саботировало, поступили на службу в НКПС и, по нашим сведениям, работали как будто добросовестно. Тогда мы пришли к заключению, что по поводу вашей старой деятельности ничего предпринимать не следует. Что касается вашей дальнейшей судьбы, то она целиком в ваших собственных руках. Если будете работать честно и добросовестно — пожалуйста, нам квалифицированные юристы весьма и весьма нужны.

3

С заседания президиума Госплана Дзержинский вернулся в наркомат уставшим и неудовлетворенным. Нарком подвинул к себе папку со срочными делами, принесенную секретарем, но работа не клеилась. Он продолжал переживать бурный ход прений в Госплане. Специалисты НКПС утверждают, что транспорт может обойтись без 508 новых паровозов, намеченных Госпланом к постройке в ближайшие три года. Так ли это? Кроме того, нельзя не понять позицию Госплана, который заботится о заказах на локомотивы для того, чтобы загрузить и тем самым сохранить паровозостроительные заводы.

Раздался телефонный звонок. Межлаук спрашивал, какое решение принял Госплан.

— Вопрос снова остался открытым, — ответил парком и добавил: — Приходите через полчаса. Я собираю членов коллегии и начальников управления для информации о заседании

президиума Госплана.

Когда все собрались, Дзержинский подробно рассказал, как проходило заседание. Один из крупных инженеров Госплана с цифрами в руках доказывал, что восстанавливать старые паровозы экономически невыгодно, что целесообразнее и экономичнее заказать новые. Его подсчеты нужно тщательно проверить.

— В присутствии многих специалистов мне пришлось заявить, что может показаться странным, как это я, не будучи инженером, должен защищать чисто технические вопросы. Но опыт работы в НКПС убедил меня в том, что нельзя слепо следовать утверждениям некоторых ученых, иначе мы давно пропали бы. Я заявил, что теперь у нас более мощные локомотивы, чем в 1913 году, — их сила тяги поднялась более чем на одну треть, что позволило нам значительно увеличить число вагонных осей в поезде против довоенного времени. Это обстоятельство нельзя не учитывать. При этих моих словах специалисты Госплана с сомнением качали головой, и кое-кто даже усмехнулся. Заметив это, не смолчал и тут же заявил, что многие в Госплане и даже в самом НКПС пессимистически смотрят на возможности советского транспорта, на достижения, которых мы, безусловно, добьемся в будущем. И я со всей прямотой подчеркнул, что при таком пессимизме мы Россию из разрухи не выведем! Для того чтобы победить, нужно быть оптимистами, верить в свои силы!

— Какую позицию занимал Кржижановский? — задал вопрос Халатов.

— Кржижановский в заключительном слове заявил, что у Госплана нет уверенности в том, сумеет ли транспорт в ближайшие годы ограничиться наличным подвижным составом, и закончил так: «Я думаю, товарищ Дзержинский не откажется еще раз все тщательно подсчитать».

— Мы уже много раз считали и пересчитывали, — заметил начальник отдела тяги.

— Решительно с вами не согласен, — возразил нарком. — Может быть, в подсчетах Цужела вкралась какая-нибудь ошибка, которая может привести к неправильным выводам. Надо еще раз проверить. В чем самое слабое место НКПС? Я об этом говорил в Госплане — у нас нет перспективной программы паровозостроения. Нельзя жить только сегодняшним днем. Специалисты НКПС утверждают, что в настоящее время нам локомотивы не нужны. А когда они понадобятся? В каком году? Для того чтобы иметь научно обоснованную программу паровозостроения, нужна программа развития грузооборота,

необходимо составить план перевозок различных видов груза — топлива, металла, хлеба, строительных материалов. Вот это я и хочу поручить Трансплану. Это, конечно, большая теоретическая работа, но она своими результатами освободит нас от прожектерства и даст правильную ориентировку.

Когда собравшиеся разошлись, нарком начал писать подробные указания Трансплану о том, как составить перспективный план паровозостроения. Закончив письмо, он задумался: быть может целесообразно загрузить заводы заказом на более прогрессивные виды локомотивов, чем паровозы? Ведет же НКПС проектные работы по переводу линии Москва — Донбасс на электрическую тягу. Там же нужны будут мощные электровозы…

И Дзержинский дописал в конце своего письма:

> «P. S. Было бы очень желательно дать наши предположения о сроках и порядке электрификации дорог, и нельзя ли было бы уже сейчас начать работу в этом направлении и дать по этой линии заказы нашим паровозостроительным заводам».

* * *

Нарком изложил Благонравову свой план борьбы с безбилетным проездом в поездах.

— Ведь пассажирское движение и так убыточно, — сказал Дзержинский. — Первым делом проверьте состав начальников поездов и контролеров, не жулье ли они?

— Это сложное дело, их много, Феликс Эдмундович!

— Я бы для проверки послал на месяц несколько сот студентов «Свердловки»[29] и наших институтов. Это народ, безусловно, честный. Мы бы им платили зарплату, командировочные, предоставили возможность подработать, подкормиться. За ценные предложения по уменьшению злоупотреблений будем премировать студентов.

— Студенты могут оказать нам большую помощь, — согласился Благонравов, — особенно из путейских институтов.

— Это несомненно, — подтвердил Дзержинский. — Организуйте такую проверку. Кстати, вы знаете о проекте слияния Высших технических курсов НКПС с Московским путейским институтом[30] и о создании тягового факультета? Ведь до сих пор наши институты не готовили инженеров-механиков, специалистов в области подвижного состава, которые

нам крайне нужны. Кроме того, на курсах НКПС много бывших комиссаров, машинистов, выдвиженцев из рабочих. Они значительно усилят партийную и пролетарскую прослойку в среде студенчества… Еще меня заботит, как помочь нуждающимся студентам. Я хлопочу, чтобы нам ассигновали на просвещение три процента от нашей сметы. Тогда сумеем как-то улучшить их положение…

— Хорошо хоть удалось значительно повысить заработок железнодорожников, — заметил Благонравов.

— На пленуме ЦК профсоюза Андреев[31] докладывал, по их подсчетам заработок в январе поднялся на тридцать процентов. Это, конечно, неплохое начало года. У меня сегодня еще одна хорошая новость, — с удовлетворением сказал Дзержинский. — Комиссия Халатова по общественному питанию открыла на Московском узле две новые рабочие столовые — на Курской дороге в клубе имени Войтовича и на Северной дороге в клубе «Строитель коммунизма» с пропускной способностью на две тысячи человек. Молодец Халатов! Очень настойчивый человек! Причем рабочие могут брать обеды в кредит до получки. А какой рацион! На первое и второе приходится полфунта мяса, полфунта хлеба, не считая картофеля, капусты и других приправ! Артем Багратович там обедал и всерьез утверждает, что обеды не хуже, чем в столовой Совнаркома. Вот это чудесно! Обязательно приеду туда пообедать и всю коллегию прихвачу с собой. Пусть убедятся, чего можно добиться при сильном желании и настойчивости. Я считаю, что открытие рабочих столовых — одно из наших крупнейших достижений.

— Феликс Эдмундович! У меня тоже хорошие новости…

— А ну-ну. Давненько от вас ничего такого не слыхал.

— Во-первых, взяточничество резко сократилось.

— Вы судите по числу судебных дел?

— Не только. Все органы ГПУ сообщают об этом.

— Это, конечно, хорошо. Но я уверен, взятка, хотя и уменьшилась, все еще жива и лишь трусливо ушла в подполье. Почивать на лаврах нам никак нельзя.

— Во-вторых, Феликс Эдмундович, и это безусловный факт — хищения на транспорте очень резко пошли на убыль.

— Чем вы это докажете? — с пристрастием спросил Дзержинский.

Благонравов вынул из своей папки ведомость:

— В январе 1923 года по сравнению с декабрем 1922 года хищения грузов уменьшились на 42 процента.

— Уменьшение значительное, — промолвил нарком. — Но в январе это может быть случайное явление?

— Нет, Феликс Эдмундович. Снижение идет из месяца в месяц. Посмотрите цифры за прошлый год. А вот последние данные. Я собрал сведения, правда не совсем полные, за февраль. По сравнению с январем текущего года в феврале хищения еще сократились — в пудах на 34 процента, а в денежном выражении на 51 процент.

— Да, все это убедительно и неопровержимо, — с удовлетворением признал нарком, внимательно просмотрев ведомость. — Это, несомненно, наша серьезная победа над разгулом мелкобуржуазной стихии. У нас есть полная возможность в ближайшее время покончить с этим злом. Спасибо за ваши труды, дорогой Георгий Иванович! А что, если аз ассигнованного нам правительством премиального фонда выделить крупную сумму и объявить между дорогами соревнование с денежными призами за рекордное уменьшение хищений? Разработайте условия конкурса, а пока что подготовьте приказ о премировании членов дорожных комиссий по борьбе с хищениями. Не забудьте наградить и членов центральной комиссии. А вот как быть с ее председателем? Я, конечно, понимаю, вам неудобно получить от меня денежную премию. А чем мне наградить вас, отметить вашу энергию и настойчивость, право не знаю…

— Подарите мне на память свою фотокарточку, Феликс Эдмундович.

— Фотокарточку? Пожалуйста! — воскликнул Дзержинский, и порывшись в ящике письменного стола, нашел фотографию. На обороте написал:

«т. Благонравову
вывезем совместно наш транспорт, как вывезли борьбу с
контрреволюцией.

28.11.23 Ф. Дзержинский»

4

В этот поздний вечер Дзержинский задержался в наркомате. Секретаря он давно отпустил домой. Закончив дела, вышел в приемную и неожиданно увидел незнакомого человека, сидевшего у дверей кабинета с толстым портфелем на коленях.

— Кого вы ждете? — спросил нарком.

— Товарищ Дзержинский, — обратился к нему незнакомец, вставая со стула. — Я погибаю…

Дзержинский нахмурил брови и спросил:

— Кто вы такой?

— Трегер, механик Лосиноостровских мастерских связи.

— Заходите.

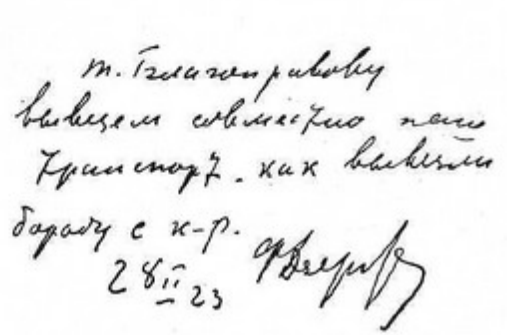
Нарком вернулся в кабинет, снял шинель и предложил посетителю сесть. Тот сел на краешек стула, и прикрыв глаза ладонью, заплакал.

Дзержинский налил воды в стакан и подал ему:

— Успокойтесь и расскажите, что у вас случилось.

Трегер рассказал, что он уже давно изобрел электрожезловый аппарат новой конструкции для регулирования движения поездов на однопутных участках. Аппарат не дает возможности дежурному по станции отправить по ошибке поезд на перегон навстречу другому поезду.

Фотография, подаренная Ф. Э. Дзержинским своему соратнику по ВЧК—ОГПУ и НКПС Г. И. Благонравову с надписью на обороте:



Фотография, подаренная Ф. Э. Дзержинским своему соратнику по ВЧК-ОГПУ и НКПС Г. И. Благонравову с надписью на обороте

— И ваше изобретение отвергнуто специалистами? — спросил Дзержинский.

— В том-то и дело, что нет. Все одобряют…

— Чем же вы огорчены? Расскажите поподробнее.

Трегер коротко сообщил о себе. Работал в Главных красноярских мастерских слесарем, увлекся электротехникой, стал брать уроки у студента по физике и математике. Освоив телеграфные устройства, сдав экзамен, он в конце концов добился должности механика связи. Как-то ему поручили заняться установкой электрожезловых аппаратов английской фирмы «Вебб и Томпсон». С того времени он утратил душевный покой. Изучив до тонкости эти аппараты, Трегер обнаружил серьезные конструктивные недостатки, допускавшие возможности ошибок со стороны дежурных по станции, а значит возможность столкновения поездов. Тогда механик предложил инженерам внести изменения в конструкцию аппаратов.

— Они согласились с вашими предложениями?

— Согласились, но при этом заявили, что без разрешения английской фирмы ничего изменить нельзя.

— Когда это было?

— До войны. После Февральской революции белогвардейцы объявили меня большевиком за то, что я вел агитацию против империалистической войны. При Колчаке военно-полевой суд приговорил меня к расстрелу, затем смертную казнь заменили каторжной тюрьмой. Много месяцев сидел я в тюрьме и за это время придумал новую конструкцию электрожезлового аппарата. Когда в Сибирь пришла Советская власть, я снова поступил в мастерские связи.

— А в Москве как оказались?

— В 1921 году добился перевода в Лосиноостровские мастерские, чтобы протолкнуть свое изобретение. Здесь мне разрешили за казенный счет сделать образец аппарата. После испытаний инженеры мастерских одобряли, хвалили. Тогда я обратился в НКПС с просьбой установить на станциях аппараты моей конструкции. Вот с тех пор и начались все несчастья. От управления связи и электротехники на мои заявления ответа нет. Обиваю пороги НКПС, но начальник управления Чеховский меня не принимает, отсылает к заму. Рогинский же на словах хвалит, а ходу изобретению не дает.

— Письменный отзыв о ценности изобретения получили?

— Не дают. Чувствую, я им как бельмо в глазу. С тех пор изменилось ко мне отношение и в мастерских.

И Трегер поведал о своих мытарствах. Точные станочки, на которых он вытачивал детали для аппарата, исчезли из цеха. Оказалось, их передали в какой-то трест. Старый вагончик, в котором он устроил свою мастерскую, гоняют из тупика в тупик. А вчера старший мастер, якобы «по секрету», сообщил ему, если он не перестанет возиться с электрожезловым аппаратом, его подведут под сокращение штатов.

— Тут чья-то сильная рука действует. Я уже устал бороться, — с отчаянием в голосе промолвил Трегер.

— Кому мешает ваше изобретение, кого вы подозреваете? — спросил Дзержинский.

— Английскую фирму «Вебб и Томпсон».

Основания для подозрения у Трегера, действительно, были. Недавно, поздно вечером к нему в вагончик наведались два хорошо одетых человека, представились инженерами и попросили показать свое изобретение. Полагая, что они из НКПС, Трегер продемонстрировал им действие своего аппарата. Инженерам очень понравилась конструкция электрожезла. Неожиданно они открылись, что являются специалистами фирмы «Вебб и Томпсон» и сделали Трегеру предложение переехать в Англию на их завод, изготовляющий жезловые аппараты. «В России у вас ничего не выйдет, тут вас не ценят», — сказал пожилой инженер. Когда же изобретатель наотрез отказался ехать в Англию, они предложили ему продать фирме свои авторские права за сто тысяч рублей золотом — червонцами или в иностранной валюте.

— По правде сказать, заколебался я, товарищ Дзержинский, — признался Трегер. — Они сказали, что подготовят бумагу и утром приедут. После того, как заверят мою подпись у нотариуса, сразу уплатят деньги. И я им ответил: «Приезжайте!». Очень я измучился за это время. А тут предлагают — только подпишись и сразу будешь сыт, обут, одет, обеспечен на всю жизнь. Изобретай чего хочешь и живи в свое удовольствие…

— Подписали бумагу? — резко прервал его Дзержинский.

— Нет! Всю ночь переживал. Подписать совесть не позволила. Советская власть меня из каторжной тюрьмы освободила, а я ей такую подлость? Никогда! Злой я был после бессонной ночи и, когда утром встретил их на путях, извините за выражение, послал их подальше. Пожилой покрутил пальцем у лба «он, мол, не в себе» и они ушли. Теперь чувствую, выгонят меня из мастерских. И останусь я без работы, без куска хлеба.

— Вы полагаете, агенты фирмы связаны с начальником мастерских? — спросил Дзержинский.

— Не думаю. Вероятно, с кем-нибудь повыше, а уж тот дает команду моему начальнику.

Во время рассказа Трегера нарком делал заметки в своей записной книжке. Спрятав ее в ящик стола, он сказал:

— Завтра в ваши мастерские приедет Герсон, мой секретарь по ГПУ. Он займется вашим делом.

«Надо заставить Чеховского дать письменный отзыв об изобретении, — подумал Дзержинский, — но сейчас его уже в наркомате не найдешь…» На всякий случай он позвонил и по телефону откликнулся дежурный по управлению. Нарком приказал ему зайти, а сам поднялся со стула и надел шинель. Трегер тоже встал и пошел за наркомом в пустую приемную.

Вскоре, запыхавшись, прибежал дежурный, видимо, бывший чиновник старого министерства и представился: — «Делопроизводитель управления».

— Вас-то мне и нужно, — бросил народный комиссар. — Передайте ЦШ[32] Чеховскому мою просьбу — завтра днем лично принять товарища Трегера. Через 10 дней я жду письменный отзыв о его электрожезловом аппарате. Почему вы не отвечали на все заявления и запросы Трегера? — гневно спросил он.

— Не могу знать, товарищ народный комиссар, — боязливо оправдывался делопроизводитель, — я докладывал зам. ЦШ, но без последствий. Все ихние заявления, ходатайства и справки мною подшиты в полном порядке, и ввиду многочисленности заведена отдельная папка.

Нарком еще раз взглянул на бледное, измученное лицо изобретателя, на его крутой лоб, изрезанный морщинами, на его умные глубоко запавшие глаза, в которых теперь зажегся огонек надежды, на его высокую сгорбившуюся фигуру и обратил внимание на то, как устало держит он под мышкой разбухший от бумаг старый портфель.

— Вот что, — ледяным тоном произнес Дзержинский, — обращаясь к делопроизводителю, не сводившему с него испуганных глаз. — Возьмите у Трегера этот портфель. Отныне вы его будете носить вместо него. Пусть он только работает над своим изобретением, а за все остальное — за писание бумажек, за хлопоты и хождения по канцеляриям — отвечаете вы.

* * *

— Извините за наше вторжение… Можно? — спросил Межлаук, войдя вместе с Халатовым к наркому. — Секретарь предупредил, что вы очень заняты. Но мы все же решились отнять

у вас несколько минут. Можно?

— Если уж пришли, то чего там спрашивать, — усмехнулся Дзержинский и серьезно добавил: — Мне поручен доклад на съезде партии, в секции по организационному вопросу.

— На какую тему? — спросил Халатов.

— О задачах РКИ и ЦКК, — ответил Дзержинский.

— Почему именно вам поручили этот доклад? — задал вопрос Межлаук.

— Выходит, сам напросился, — улыбнулся Феликс Эдмундович. — Прочитал в «Правде» статью Владимира Ильича «Лучше меньше, да лучше». Она произвела на меня сильное впечатление. Написал докладную записку в ЦК партии с некоторыми предложениями. Видимо, со мной согласились и поручили мне сделать доклад на эту тему.

— Не будем больше мешать вам готовиться к докладу, — извиняющимся тоном сказал Халатов. — Мы хотели только обрадовать вас неожиданной новостью. Финансовое управление подвело итоги за март и обнаружило невиданное на транспорте явление — перевыручку…

— Какую перевыручку?

— По смете месячный доход был исчислен в 645 миллионов рублей, а получили 963 миллиона…

— Приятная неожиданность, — с довольной улыбкой сказал Дзержинский, — но, как известно, одна ласточка весны еще не делает.

— Я убежден, за первой ласточкой появятся и другие, — заверил Межлаук и спросил: — Перевыручку оставим доходным дорогам? Надо бы их поощрить.

— Процентов сорок дадим им, а остальную сумму оставим у себя на нужды капитального восстановления. Ведь мы до сих пор проедаем основной капитал.

— Последний вопрос, Феликс Эдмундович, — сказал Межлаук. — В отчете ЦК партийному съезду о транспорте что-нибудь говорится?

Вместо ответа нарком взял со стола печатный оттиск и протянул Межлауку проект.

Тот прочитал вслух подчеркнутое место:

> «Меры, принятые управлением железнодорожного транспорта в деле упорядочения транспортного хозяйства, сокращений штатов, увеличения доходности, имели положительное значение для оздоровления транспортного хозяйства».

— Правильно, но довольно скромно! — заметил Халатов.

— А вы бы как хотели? — бросил вскользь Дзержинский и добавил: — Ведь и успехи-то наши весьма и весьма скромные.

* * *

В наркомат по вызову Дзержинского приехал Рудый, начальник Южного округа путей сообщения. Нарком сухо поздоровался с ним и сказал:

— Я читал ваше заявление об отставке. Вашей рукой двигало уязвленное самолюбие, а оно — плохой советчик.

Рудый стал оправдываться тем, что наркомат, официально отменив его распоряжение, тем самым скомпрометировал его перед начальниками дорог вверенного ему округа.

— Феликс Эдмундович, — заявил он. — Как я могу после этого руководить округом? Я догадываюсь, чьи это интриги…

— Ничего подобного! — резко возразил Дзержинский.

— Во избежание всяких домыслов, объявляю, что лично я отменил ваш приказ. Кто вам дал право указывать дорогам округа, какие приказы Центра они не обязаны выполнять?

— Феликс Эдмундович! Ведь Южный округ объединяет транспортную сеть Украины. А некоторые приказы НКПС затрагивают интересы наркоматов Украинской республики.

Дзержинский с сожалением покачал головой.

— Неужели вам я должен разъяснять, что транспортная сеть железных дорог Советского Союза едина и подчиняется одному Центру. Если какой-либо пункт приказа НКПС вас не устраивал, вы могли снестись со мной и, в случае необходимости, мы сделали бы соответствующую оговорку. Из вашего же распоряжения, которое я отменил, следует, что сами дороги округа будут определять, какие приказы НКПС они обязаны выполнять, а какие не обязаны. Такой анархии не допустим, все наши указания должны выполняться.

Рудый продолжал оправдываться:

— Вы же сами не раз говорили о разгрузке НКПС, об усилении самодеятельности и самостоятельности округов и дорог, о том, чтобы их излишне не опекали сверху.

Нарком пожал плечами:

— Мы говорим на разных языках. Я и сейчас подтверждаю свои слова, невпопад приведенные вами. Но неужели вы не согласны, что «местничество» — один из наших главных врагов, что «дорожный патриотизм» — преступен, что из финансовых трудностей транспорт может выйти только как единое целое?

— Конечно, согласен, — сказал Рудый.

— Ну, если согласны, то заберите у Благонравова вашу писульку об отставке. — И уже мягким тоном продолжил:

— Вы слишком близко приняли к сердцу, дорогой Юлий Викентьевич, отмену вашего распоряжения. Тем и сильна коллегиальность, что исправляет индивидуальные промахи. Если бы мы в таких случаях подавали в отставку, то кем прикажете нас заменить? Людьми, родившимися министрами или начальниками округов? Но ведь таких чудес, как вам известно, не бывает.

Рудый молчал.

— Перейдем к текущим делам, — продолжил Дзержинский. — Какое у вас положение с заработками рабочих?

— Неважное. Многие мастеровые переходят на заводы, там больше платят, — ответил начальник округа и стал подробно докладывать о ставках железнодорожников на станциях, депо и мастерских, тут же сравнивая их с заработками на заводах и фабриках.

— Это верно, металлистам намного больше платят, — подтвердил нарком. — НКПС добивается повышения зарплаты железнодорожникам, но надо открыто признать, их производительность труда еще очень низка. У нас еще много тысяч лишних людей и на производстве, и в аппарате, от которых следует освободиться. В первую очередь нужно, конечно, сократить управленческий персонал. У себя в НКПС мы почти закончили сокращение — дармоедов повыгнали. Теперь слово за вами.

— Мы тоже начали сокращение, — сообщил начальник округа.

Нарком что-то вспомнил и добавил:

— Прошу только не выплеснуть из ванны вместе с водой и «ребенка». Я имею в виду работников правлений дорог, органов, призванных приобщать транспорт ко всей хозяйственной жизни страны. Хозяином на дороге должна быть экономика, а не рутинная техника.

— Почему рутинная? — удивился Рудый.

— А как иначе назвать паровозы с их низким коэффициентом полезного действия, ручные дрезины, первобытные орудия труда путейцев — лопаты, кирки, мотыги, кувалды и клещи? Я полагаю, что до тех пор, пока не развернется электрификация транспорта, наша техника останется рутинной.

Рудому хотелось загладить неприятное впечатление, которое произвело на Дзержинского его заявление с просьбой об отставке, и он решил рассказать об успехах Южной дороги:

— Хочу вас обрадовать, Феликс Эдмундович. В своей речи Григорий Иванович Петровский[33] похвалил Южную дорогу и об

этом записано в резолюции Харьковского узлового собрания.

— В резолюции железнодорожников узла? — переспросил нарком, и его лицо выразило недовольство. — Представьте себе, меня это не радует, нисколько не радует. Петровский мог похвалить дорогу, это его дело. Но в своей резолюции хвастаться? Нам нельзя самим хвалить себя и тем усыплять свое внимание. Наоборот, необходимо все время идти вперед и все время быть собою недовольными.

— Но ведь железнодорожники Южной неплохо работают, — осторожно возразил Рудый.

— Неплохо? А с чем вы сравниваете? Конечно, лучше, чем два года или год тому назад. Это верно. Но ведь тогда была катастрофа. Теперь, конечно, нельзя отрицать достижения дороги, но и хвастаться пока нечем. Число происшествий на Южной не уменьшается, а ведь я в своем приказе предупреждал, о работе каждой дороги буду прежде всего судить по этому основному показателю правильной постановки дела. Ну, а сколько еще зря гоняют на Южной паровозов и вагонов? Сколько зря жгут топлива? Вот эти цифры следовало бы записать в резолюцию, чтобы рабочие их запомнили и сделали для себя выводы.

Рудый внимательно слушал наркома.

— Между прочим, во что обходится на Южной дороге коммерческая пудо-верста? — неожиданно спросил Дзержинский. — И еще вопрос: сколько теперь затрачивается рабочей силы, чтобы перевезти пуд груза на расстояние одной версты и сколько затрачивалось в 1913 году?

— Я не захватил с собой этих данных, Феликс Эдмундович, — ответил начальник округа.

Дзержинский чуть иронически, но добродушно усмехнулся:

— Не захватил… Эти цифры нам надо знать, как когда-то знали молитву «Отче наш». И на заданные мною вопросы необходимо со всей откровенностью дать рабочим конкретные и ясные ответы. Тогда железнодорожники Южной дороги поймут — они еще в приготовительном классе, их работа обходится государству очень дорого и поэтому низка зарплата. Тогда каждый рабочий осознает, еще не за что ни его, ни пас хвалить, надо еще хорошенько потрудиться, чтобы заработать на уровень жизни хотя бы 1913 года.

5

Утром, когда нарком приехал в НКПС, в приемной его ждал Керженцев. Войдя в кабинет, потрясая свежим номером «Правды»,

Керженцев воскликнул!

— Итак, нашего полку прибыло! Крайне рад, Феликс Эдмундович, что вы поддерживаете наше начинание — создание лиги «Время». Вы дали корреспонденту очень интересное интервью.

Нарком озадаченно посмотрел на него:

— О чем вы говорите?

— Вы еще не видели сегодняшнюю «Правду»? — И Керженцев протянул газету.

Феликс Эдмундович прочитал заголовок: **«Проблема времени — проблема организации»** и подзаголовок **«Беседа с тов. Ф. Э. Дзержинским»**. Затем с досадой заметил:

— Я ведь отказался давать интервью на незнакомую мне тему. А корреспондент все-таки тиснул в газету.

Прочитав опубликованную заметку, Дзержинский уже спокойно, с некоторым удивлением проронил:

— Ничего… Пожалуй, что-то получилось… Как вы думаете?

— Я думаю, интересно, — ответил Керженцев. — Вы связываете борьбу за экономию времени с вопросом организованности нашего хозяйства, с повышением культуры труда. А почему вы удивились появлению интервью?

— Я отказался его давать.

— Феликс Эдмундович! Разве корреспондент выдумал все это?

— Так тоже нельзя сказать. Дело было вот как, — стал рассказывать нарком. — Сотрудник «Правды» пришел в ГПУ. Секретарь предупредил его, что я не смогу с ним беседовать, так как уезжаю на заседание коллегии НКПС. Выхожу уже одетый из кабинета, а он, оказывается, не ушел. Говорит, Мария Ильинична[34] поручила ему побеседовать со мной о лиге «Время». Отвечаю, что беседовать на эту тему не могу, так-как не знаком с нею и должен предварительно продумать вопрос. Сейчас же я еду на заседание коллегии наркомата. Корреспондент кивает головой в знак согласия, подаю ему руку и прощаюсь с ним…

Керженцев внимательно слушал рассказ, но в его глазах Дзержинский не видел удивления, будто все это уже ранее было ему известно.

— Простились мы, — продолжал нарком, — а корреспондент идет вместе со мной по коридору и быстренько рассказывает о лиге «Время», о ее задачах. Спускаемся вместе по лестнице, обменялись несколькими фразами. Выхожу из подъезда, киваю ему головой и сажусь в машину, смотрю — корреспондент протискивается за мной. Я, конечно, подвинулся, но меня сначала покоробила такая бесцеремонность. Однако тут же подумалось:

«Видимо, не бесцеремонность, а просто профессиональная настойчивость газетчика. Редакция поручила ему побеседовать со мной, вот он и старается выполнить задание».

— Вы совершенно правы, Феликс Эдмундович, — горячо подтвердил Керженцев. — Настойчивость — абсолютно необходимое качество для газетчика. Могу это засвидетельствовать как старый журналист.

— Стал я с корреспондентом более разговорчивым. Обычно от Лубянки до НКПС езды минуты три-четыре, но тут, как на зло, у Мясницких ворот машине пришлось остановиться. Проходила какая-то большая воинская часть. Я тороплюсь, а газетчик, вижу, очень доволен этой непредвиденной задержкой, задает мне вопросы, что-то записывает. Но вот машина подъехала к подъезду НКПС и я снова попрощался с ним, полагая, что наш разговор — это лишь подготовка к предстоящей беседе. А он взял и сразу же тиснул в газету, не согласовав со мной.

— И вес же интервью в автомобиле получилось очень удачным. Молодчина этот Володин…

— Вот вы и выдали себя, — усмехнулся Дзержинский. — Даже фамилию корреспондента знаете и выгораживаете его. Я заметил, что вы ничуть не удивились моему рассказу. Теперь для меня ясно, что это вы его подослали. Договорились с Марией Ильиничной. Признавайтесь!

— Чистосердечно признаюсь, — шутливо поднял руки вверх Керженцев, — но не каюсь в этом «заговоре». Посудите сами: «Правда» при моем участии ведет кампанию «Борьба за время». Я знаю, у вас каждая минута на учете и именно поэтому важно было получить ваше мнение.

— Из-за вашего притворства я потерял около десяти минут, — с сожалением произнес Дзержинский. — Перейдем к делу — вашу докладную записку я прочитал.

— Ну и как? — поспешил спросить Керженцев, довольный, что разговор перешел на другую тему.

— План научной организации труда на транспорте составлен правильно. Но в своем выступлении вы пишете, что план намечен, как медленное развертывание работы по методу «Лучше меньше, да лучше». С этим ленинским тезисом я полностью согласен. Но «меньше», по-моему, вовсе не означает «медленнее». Поэтому на полях вашей докладной я и написал: **«но не медленнее».** Зачем нам медлить, то есть терять время попусту, ведь вы сами ведете кампанию за его экономию. Вы согласны с моим замечанием?

— Согласен.

— Хорошо, что вы включили в план предложение организовать на Северной дороге показательный, образцовый

участок, где бы осуществлялись принципы НОТ. Если эксперимент себя оправдает, распространим этот опыт. Я хочу, чтобы этот показательный участок стал школой, в которую пойдут на выучку те, кто хочет создавать новый транспорт, чтобы он стал своего рода практически институтом путей сообщения.

— Имеются ли у вас дополнения к плану? — спросил Керженцев.

— Платон Михайлович! Вы теперь будете руководить научной организацией труда на транспорте. Я просил бы вас подумать вот о чем — какими путями нам добиться сокращения бесчисленных совещаний и заседаний. Совещаться, согласовывать вопросы, советоваться, конечно, нужно. Но ведь очень часто совещания превращаются в самоцель, в основное содержание работы и это — ужасно. Если бы кто-нибудь подсчитал, сколько совершенно ненужных, совершенно излишних совещаний и заседаний у нас проводится, без которых легко обойтись и которые понапрасну отнимают уйму времени, энергии и сил. Это какая-то эпидемия.

— Полностью согласен с вами, Феликс Эдмундович!

— Подумайте, что можно было бы предпринять… У меня в голове вертится «крамольная» мысль. Может быть, ввести такое правило? На каждом заседании первым пунктом обсуждать: нужно ли это заседание? Нельзя ли поставленные вопросы решить без заседания? А если все же никак нельзя, то хотя бы кого из присутствующих можно освободить от участия в нем.

* * *

Обсудив с Халатовым и Межлауком срочные текущие дела, нарком сообщил им, что собирается написать в Политбюро о состоянии топливной промышленности. И добавил:

— В начале мая была создана комиссия, но она не рассмотрела вопрос во всем объеме и положение топливного хозяйства по-прежнему внушает огромные опасения. И вот я снова бью тревогу, так как более всех заинтересован, ведь мы потребляем около половины добываемого угля.

— И более всех страдаем от непрерывного повышения цен на топливо, — заметил Халатов.

— Именно в этом корень зла, — подтвердил нарком. — В письме приведу слова Чубарова, члена президиума ВСНХ, который признается, что цены на топливо — «результат гадания на кофейной гуще». От решения же проблемы цен зависит судьба транспорта и не только транспорта…

— Неужели руководители ГУТа[35] не понимают, — сказал

Межлаук, — что дорогой уголь не дает развиваться грузообороту и удорожает все изделия промышленности? А дешевый уголь ускорил бы темпы хозяйственной жизни страны. Близорукую политику проводит ГУТ.

— Мало сказать, близорукую — это гибельная политика! — воскликнул Дзержинский. — Если ее не пресечь, то она в конце концов может привести к сдаче шахт Донбасса в концессию капиталистам. Но, конечно, ЦК партии не допустит этого.

— Надо все-таки на деле доказать возможность добычи дешевого угля и осуществить ваше предложение о взятии в аренду шахт двух угольных районов в Донбассе, — обратился Межлаук к Дзержинскому.

— Но ведь коллегия признала, что условия, поставленные ГУТом, слишком тяжелы и неприемлемы, — возразил нарком.

— Это было в начале года и мы все же решили продолжать переговоры. А позавчера я беседовал с руководителями ГУТа…

— Ну и что? Идут на уступки? — живо спросил нарком.

— Мне удалось выторговать 25 процентов скидки с арендной платы.

— 25 процентов — это очень мало, — разочарованно сказал Дзержинский. — Они не хотят, чтобы мы выявили истинную себестоимость угля. На эти условия пойти нельзя…

— А мне кажется, можно, — возразил Межлаук. — Это ваша идея взять в аренду два рудоуправления и сделать их образцовыми.

— Идея-то моя, но я не хочу, чтобы она провалилась. Смысл моего предложения не просто добывать уголь. Теперь угля у нас хватает — на дорогах создан трех-четырех-месячный запас. Наш интерес — добывать дешевый уголь. Это было бы убедительным доказательством нашей правоты.

— Полагаю, это нам удастся, — продолжал настаивать Межлаук. — На новые уступки ГУТ не пойдет. Мне кажется, следует согласиться на его условия и организовать акционерное общество «Транспорткопи».

— Однако я вижу вы уже и название придумали, — усмехнулся нарком. — Это, конечно, самое легкое. Но учтите, высокая арендная плата будет тяжелым камнем висеть на себестоимости, наш опыт может провалиться.

— Не провалится, Феликс Эдмундович, — заверял Межлаук, — я в Харькове советовался со знающими людьми. Если же мы откажемся от аренды шахт, то лишимся сильнейшего козыря в нашей борьбе за удешевление угля.

Дзержинский задумался.

— А как вы думаете? — обратился нарком к Халатову. — Я

согласен с Валерием Ивановичем.

— Ну что ж, — сказал Дзержинский. — Если вы все хорошенько продумали, Валерий Иванович, делайте по-своему, но вы лично отвечаете за результаты. Именно вас я и назначу председателем правления «Транспорткопей». Вот так-то. Не возражаете?

— Лишен возможности возражать, — улыбнулся Межлаук и попрощался с наркомом.

Халатов остался и стал докладывать о результатах работы комиссии на Московско-Казанской дороге.

Комиссия по образцовым дорогам была детищем Феликса Эдмундовича. Он давно вынашивал идею создания на транспорте показательных магистралей и показательных участков с высокой производительностью труда, эффективным использованием техники, рациональным и экономным расходованием материалов и денежных средств. На такие образцовые дороги и участки приезжали бы учиться хозяйствованию, заимствовать ценный опыт.

Халатов доложил, что в результате рекомендаций комиссии, состоявшей из высококвалифицированных специалистов, на Московско-Казанской дороге закрыты малодеятельные станции и полустанки, излишние водокачки, депо и склады, участки пути и связи. Благодаря перераспределению серий паровозов вес грузового поезда удалось поднять на десять тысяч пудов.

По ходу доклада нарком задавал вопросы и был доволен, что Халатов, недавно пришедший на транспорт, стал неплохо разбираться в железнодорожном деле.

— Каковы общие итоги деятельности комиссии? — спросил он.

— По нашим подсчетам годовая экономия на дороге достигнет 3,5–4 миллионов золотых рублей.

— Значит, Московско-Казанская, ранее сводившая баланс без дефицита, теперь начнет давать доход свыше трех миллионов рублей… Стоило вашей комиссии три месяца поработать на дороге? Не правда ли? — с удовлетворением заметил нарком. — Подготовьте приказ о поощрении специалистов, членов комиссии. Теперь переходите на Курскую дорогу.

Затем Дзержинский взял со стола номер газеты «Гудок» и сказал:

— Прочел вашу статью о заработной плате и не согласен с ней.

— Не согласны? — удивился Халатов. — С чем же, Феликс Эдмундович?

— Статья неосторожно написана и может породить ложные

иллюзии у читателей: «Государство, мол, к новому году повысит реальную заработную плату железнодорожников на 50 %. Значит, можно полагать, и в будущем она будет сама собой, автоматически повышаться. А нам, мол, остается только ждать, напоминать и требовать нового увеличения…».

— Феликс Эдмундович! Я же писал о том, что именно сокращение непроизводительных расходов, повышение доходности дорог создаст базу для увеличения реальной заработной платы.

— Это верно, но только отчасти, не совсем. Вы не сказали полным голосом, что главное условие увеличения зарплаты — это повышение производительности труда. Вот что следовало со всей силой подчеркнуть. Чтобы каждый железнодорожник не просто рассчитывал на помощь государства, которое само еле-еле сводит концы с концами, а ясно понял, что рост его заработка зависит от роста его выработки.

— Да, вы правы, Феликс Эдмундович, главного, действительно, не подчеркнул. Но все же борьба за экономию средств и материалов будет содействовать росту зарплаты.

— Содействовать — это верно. Но из вашей статьи вытекает, что вся экономия пойдет на повышение зарплаты. Этого ни в коем случае нельзя делать. Ведь нам необходимо накопить оборотные средства, отпускать больше денег на восстановление изношенного пути, мостов, сооружений и зданий. Так что нельзя всю экономию ухлопывать в зарплату, иначе мы транспорт не восстановим.

— Ясно, Феликс Эдмундович.

— Между прочим, сегодня совещание в Цуморе?[36] Попрошу вас передать туда эту записку.

— Только передать?

— Нет, поговорите, ведь в записке всего не скажешь. Для развития нашего торгового флота правительство ассигновало большую сумму в золотой валюте на закупку судов за границей. И я очень боюсь, — озабоченно подчеркнул нарком, — чтобы капиталисты нас не надули, не всучили нам пароходы устаревшей конструкции или неудачной постройки. В записке я написал, чтобы в закупочную комиссию, кроме инженеров, обязательно включили старых, опытных рабочих-судостроителей. Затем очень важно было бы связаться с коммунистами той страны, где будем покупать пароходы, и посоветоваться с ними, попросить, чтобы они помогли нам не оказаться обманутыми.

— Как вы себе это представляете? — спросил Халатов.

— Очень просто. В каждой стране есть коммунисты и рабочие, сочувствующие Советской России. Везде у нас имеются друзья. Емельян Ярославский как-то рассказывал мне о своей

беседе с Гришиным, нашим приемщиком паровозов из капитального ремонта, который производится в Эстонии. Так вот, Гришин сообщил, что сочувствующие нам рабочие неоднократно предупреждали его, конечно по секрету, об изъянах в ремонте и о недоброкачественных материалах. То же самое было и в Швеции на заводе «Нюдквист-Гольм». Вот что значит рабочая интернациональная солидарность! Почему же нам не воспользоваться ею при покупке судов, за которые мы платим уйму золота?

6

Народный комиссар закончил чтение напечатанной на машинке обстоятельной рецензии на книгу инженера Янушевского о советском транспорте. Автором отзыва был Ильин, помощник начальника отдела тяги.

«Убедительно написано, — подумал Дзержинский, — и недостатки книги правильно подмечены. Надо бы поближе познакомиться с Ильиным. А то как-то неловко получается. Пишу ему записки, даю задания, он мне отвечает и все на бумаге. Нехорошо».

И нарком тут же попросил секретаря вызвать к нему Ильина.

Когда тот явился, Дзержинский подал ему руку, усадил около себя и с интересом стал в него взглядываться:

— Так вот вы какой, — дружелюбно сказал он. — Я вас пригласил только за тем, чтобы поближе познакомиться. Из-за отсутствия времени так забюрократился, что, к сожалению, не всегда вижу живого человека, которому даю поручения.

— Я очень рад встретиться с вами, — с улыбкой произнес Ильин, уже немолодой человек с проседью на висках.

— Рады? — с лукавинкой прищурился Дзержинский. — Посмотрим… Скажите, почему вы в своем отзыве на книгу Янушевского ссылаетесь на девятилетний срок службы шпал. Мне кажется, что эта цифра неверна. Будет досадно, если из-за одной этой ошибки кто-то попытается опорочить вашу в целом правильную критику. Откуда вы взяли эту цифру?

— Из доклада отдела пути, — с некоторым беспокойством ответил Ильин.

— Нет, в докладе другая цифра. Посмотрите.

Нарком взял со стола и протянул ему папку с докладом.

Ильин быстро нашел нужное место и стал вчитываться в текст. После некоторого размышления на лице его появилось выражение растерянности.

— Я ошибся, — со вздохом признался он. — Смешал два близких понятия. Средний срок нахождения шпал в пути я принял за средний срок службы шпал. Прошу прощения… Железнодорожник я сравнительно молодой…

— Как это молодой? — удивился Дзержинский. — Когда я пришел в НКПС, вы уже здесь работали. Разве вы не выдвиженец из депо или мастерских?

— Нет, я по профессии металлист. Много лет работал слесарем на заводах. Еще до революции закончил техническую школу, служил техником. А после Октября партия направила меня в ВСНХ, затем в ЦК профсоюза металлистов.

Вошедший в кабинет секретарь сообщил, что звонит редактор «Гудка». Нарком взял трубку, послушал и сказал:

— Выход 1000-го номера нашей газеты, конечно, радостное событие. Но я не хотел бы ограничиться обычным приветствием в торжественном тоне. Мне хотелось бы в нескольких деловых строках поставить перед газетой и ее рабкорами большую задачу — борьбу с бесхозяйственностью, борьбу за поднятие доходности транспорта. Это теперь — самое важное. До сего времени рабкоры сосредоточивали свое внимание па мелочах транспортного быта. А я попрошу их активно заняться разбором финансовой и производственной деятельности своих предприятий. Я был бы очень рад, если бы «Гудок» направил огонь рабкоровской критики на борьбу с бесхозяйственностью. Вы согласны со мной? Тогда я сегодня же пришлю такую заметку.

Дзержинский положил телефонную трубку и сделал пометку на листке настольного календаря. Затем спросил Ильина:

— Вы давно в партии? А в НКПС как попали?

— В партии с 1910 года. Когда была мобилизация коммунистов на транспорт, меня перебросили в НКПС комиссаром отдела тяги. Вопросы локомотивного хозяйства я, как металлист, быстро изучил, а что касается путевого хозяйства — тут еще слабоват. И вот допустил ошибку.

— Значит, вы техник по образованию. Это — хорошо. Очень мало у нас техников-коммунистов. А вопросами экономики паровозного хозяйства не интересуетесь? Ведь техника и экономика близко связаны.

— Очень интересуюсь, — горячо ответил Ильин. — Для анализа нашего хозяйствования я даже специальные графики составил. Правда, мой начальник не одобряет, но оспаривать или опровергнуть их — невозможно.

— Ну и о чем говорят ваши графики? — заинтересовался нарком.

— О том, что усилия железнодорожников и народные деньги

часто тратятся впустую, не дают эффекта.

— Это я и без графиков знаю, — невесело заметил Дзержинский. — А что конкретно они дают? Если графики с вами, покажите, пожалуйста.

Ильин достал из своей папки несколько листов, разложил на столе и стал показывать:

— Вот, например, на этом графике видно, что в 1922 году железнодорожники на единицу полезной работы расходовали в 2,7 раза больше топлива, чем в 1913 году…

— На единицу полезной работы, — задумчиво повторил нарком. — Интересная мысль. А что на этих графиках?

— Тут показано, что в прошлом году на единицу полезной работы приходилось в 4,8 раза больше железнодорожников, чем до войны.

Выслушав пояснения Ильина к другим графикам, Дзержинский спросил:

— Значит вы сопоставляете проделанную работу и произведенные затраты не в денежном выражении, а в рабочей силе, в топливе, в материалах, в подвижном составе? Правильно я вас понял?

— Совершенно верно, Феликс Эдмундович.

Нарком в раздумье смотрел на графики и ужасался: «Затраты огромные, а результаты мизерные. Вот где основа нашей дефицитности и низкой заработной платы… И все это показано резко, в голом, обнаженном виде».

— Вы себе представляете, — возбужденно обратился он к своему собеседнику, — какой вой поднялся бы за границей, если опубликовать ваши графики? Это была бы прямо-таки находка для белогвардейцев — сами, мол, большевики свидетельствуют, что Советская власть, рабочая власть не умеет хозяйничать.

Ильин смущенно молчал. «Вероятно, Дзержинский прав, — полагал он, — ему как председателю ГПУ виднее».

Молчал и нарком, не сводя глаз с графиков и о чем-то напряженно думал. Но вот он принял какое-то решение и повернулся к Ильину:

— По-моему, ваш метод анализа хозяйственной деятельности применим не только в масштабе сети, не только для целой дороги, но и для отдельного предприятия. Верно?

— Конечно, Феликс Эдмундович. Можно составить график производственной деятельности каждого депо, каждой станции, каждых мастерских, каждого участка пути.

— Тогда это меняет дело! — воскликнул Дзержинский и его глаза радостно заблестели. — Я как-то сразу не смог сориентироваться… Теперь же я вижу, ваш график может стать

могучим оружием в борьбе с нашей бесхозяйственностью. Пока наши болячки не подвергаются анализу, мы остаемся немощными. Ваши же графики наглядно выявляют то, что есть на самом деле, обнажают и выставляют напоказ наши недостатки. И это дает нам огромные возможности привлечь широкие рабочие массы к ожесточенной войне с недостатками производства. Именно в этом — залог нашей победы!

После минутной паузы нарком добавил:

— Что касается моих первоначальных опасений, то черт с ними, с белогвардейцами. Они и так клевещут на нас. Пусть брешут! Собака лает, ветер носит.

Нарком стремительно встал с места и подошел к Ильину:

— Спасибо, товарищ! Вы даже не представляете себе всю ценность вашего наглядного метода анализа хозяйственной деятельности. Я полагаю, он сыграет большую роль в деле возрождения советского транспорта. Когда по этому методу рабочие массы начнут откровенно вскрывать болячки производства, мы, несомненно, добьемся больших результатов.

Ильин смутился от неожиданных похвал и заметил:

— Мои графики нуждаются еще в доработке и детализации.

— Несомненно! — подтвердил нарком. — Прошу вас именно этим заняться. Но главное — начало уже положено, начало большого дела, которое нужно всемерно развивать. Желаю успеха!

Ильин встал и Дзержинский крепко пожал ему руку:

— Я очень рад нашей встрече. Она, между прочим, еще раз показала всю важность личного общения руководителя с теми, кем он руководит. Я не раз убеждался, никакой отчет и докладная записка не могут сказать того, что сам живой человек скажет.

* * *

По внутреннему телефону Благонравов сообщил наркому, что у него находится начальник Томских мастерских связи Матросов, который изобрел новую механическую рельсовую педаль[37] для блокировки.

— Я беспокою вас по этому поводу, — сказал Благонравов, — так как знаю, вы неравнодушны к рабочим-изобретателям. И еще потому, что дело Матросова во многом напоминает дело Трегера.

— Пусть заходит, — кратко ответил нарком.

Через час Матросов вернулся к Благонравову. Он до глубины души был тронут интересом, проявленным наркомом к его изобретению, внедрению которого всячески мешали агенты

немецкой фирмы «Сименс и Гальске», монопольно поставлявшей русским дорогам свои рельсовые педали.

— Вы показали Феликсу Эдмундовичу приказ, по которому вас на Томской дороге при Колчаке в 1919 году уволили с должности механика? — спросил Благонравов.

— Показал. Он вслух прочитал формулировку увольнения: «по несоответствию и непониманию условий переживаемого времени… и по причине недостаточной интеллигентности» и покачал головой. Затем спросил меня, кто из инженеров особенно противился испытанию моего прибора. И, когда я назвал фамилию начальника связи Горбунова, Дзержинский сразу же вспомнил, что, будучи в Сибири, он приказал за злостный саботаж уволить и арестовать его.

— Какое решение принял нарком?

— Когда я рассказал, что совещание инженеров и техников связи в Томске рекомендовало мою конструкцию педали как явно превосходящую установку фирмы «Сименс и Гальске», но, несмотря на это, дело не двигается, Феликс Эдмундович написал записку начальнику управления связи.

Благонравов прочитал:

> «ЦШ К. Н. Чеховскому.
>
> Убедительно прошу лично принять тов. Матросова, начальника Томских мастерских связи, для срочного продвижения его изобретения. Прошу назначить для оценки и проверки изобретения совещание с участием тов. Трегера. На совещании заслушать доклад изобретателя. О ходе дела прошу мне сообщить через тов. Герсона.
>
> *Ф. Дзержинский»*

— Прощаясь со мной, — закончил Матросов, — Феликс Эдмундович просил держать его в курсе дела.[38]

* * *

Второго октября после телефонного звонка из секретариата ЦК партии Дзержинский расстроился. Ему сообщили, что завтра в повестке дня заседания Политбюро девятнадцатым пунктом стоит вопрос о предоставлении ему отпуска.

«Ведь я об этом не просил, — с досадой думал Феликс Эдмундович. — Отпуск мне сейчас ни к чему, совсем не ко времени». И у него мгновенно созрело решение — направить в

Политбюро просьбу о снятии этого вопроса с обсуждения.

Свое заявление он начал так:

> «…Считаю, что давать мне сейчас отпуск вредно для дела и для меня лично по следующим соображениям.
>
> По линии ОГПУ:»

Поставив двоеточие, Дзержинский сообщил, что в связи с внутренним и международным положением, а также с сокращением сметы ОГПУ будет сейчас переживать очень трудное время. Вместе с тем политическое значение его работы и его ответственность неимоверно возрастут. Подробно обосновав, почему «необходимо мое присутствие», Феликс Эдмундович выдвинул второй аргумент:

> «По линии НК.ПС: здесь мое присутствие сугубо необходимо».

Народный комиссар сослался на то, что смету НКЛС крайне урезывают в то время, как доходов железных дорог явно не хватает для удовлетворения все растущих потребностей. Международные обязательства диктуют транспорту необходимость работать «без перебоев, в полной готовности выполнить требования экспорта и мобилизации».

Подвергнув резкой критике управленческие аппараты транспорта, Феликс Эдмундович сделал вывод:

> «В такой критический момент покидать мне Москву и работу было бы преступно».

Прочитав написанное, Дзержинский посчитал приведенные им доводы вполне убедительными. Осталось еще написать о внутрипартийном положении, которое в то время было очень сложным. Феликс Эдмундович хорошо знал, что троцкисты и не думали складывать оружие и по-прежнему представляли собой фракционную антипартийную группу, которая ждет удобного момента для атаки против руководства партии. Дзержинского волновала также подрывная деятельность конспиративных организаций «Рабочая правда» и «Рабочая группа». Об их антикоммунистической и антисоветской работе он недавно, в сентябре, докладывал на Пленуме ЦК РКП (б).

И в своем заявлении в Политбюро Дзержинский написал:

> «По линии партийной — в связи с неликвидированным еще вопросом о „Рабочей группе“

уезжать мне тоже не следует, ибо могу понадобиться».

Затем Феликс Эдмундович решил привести еще один веский аргумент. По его докладу сентябрьский Пленум ЦК РКП (б) создал комиссию по борьбе с крайне резким расхождением между высокими ценами на промышленные товары и низкими ценами на продукты сельского хозяйства. Это расхождение цен тогда называли «ножницами». И Дзержинский добавил:

> «Точно так же и по вопросам „ножниц“, сжатия аппаратов — я мог бы быть полезным».

Исчерпав свои доводы против предоставления ему отпуска, Дзержинский подвел итог:

> «Все эти вопросы в связи с международной ситуацией требуют величайшего темпа и напряжения всех партийных сил. Уходить в отпуск мне сейчас и психологически было бы очень трудно — и отпуск не дал бы мне того, что требуется от отпуска…»

Феликс Эдмундович уже хотел подписаться, но раздумал и с легкой хитринкой так закончил свое заявление:

> «— тем более, что здоровье мое требует не отпуска, а некоторого сокращения часов ежедневной работы, на что и испрашиваю согласия.
>
> Ввиду этого прошу снять с обсуждения вопрос о моем отпуске. 2/X—1923 г. *Ф. Дзержинский»*

Отослав пакет в ЦК РКП (б), Феликс Эдмундович стал просматривать тезисы своего завтрашнего доклада на пленуме Московского комитета партии «О некоторых партгруппировках и мерах по изживанию их».

7

У наркома в кабинете сидели Калмычин, помощник начальника финансового управления, и Зимин, начальник Центрального бюро нормирования. На столе лежали сводные таблицы об итогах финансовой деятельности железных дорог. Дзержинский снял приколотые сверху, исписанные им листики блокнота.

— Это мои замечания к составленным вами таблицам, —

обратился он к Калмычину. — Надеюсь, не забыли наш последний разговор, когда вы передавали мне эти ведомости?

— Что вы имеете в виду, Феликс Эдмундович? — настороженно спросил Калмычин.

— Я тогда спросил вас, все ли проверено в этих таблицах? Что вы мне на это ответили?

— Гм… Я ответил, что головой ручаюсь за правильность всех этих цифр, — обеспокоенно, чуть заикаясь, сказал Калмычин.

— Так вот, зря вы ручались своей головой. Она теперь висит прямо-таки на волоске, — строго сказал нарком. — Взгляните на графу «С». Величину дотации вы берете согласно смете, а величину выручки по фактическим данным и получаете процентное соотношение — 42,1. А мне думается, с фактически полученной выручкой нужно сравнивать не дотацию, ассигнованную по смете, а дотацию, фактически нами полученную и указанную вами в таблице № 1-а. Тогда по моим подсчетам получается не 42,1 %, а всего только 31 %. Правильно ли я рассуждаю?

— Совершенно верно, — ответил Калмычин.

— Надо пересчитать! Далее, в таблице № 1–6 не пояснена графа «Б». Откуда взяты эти данные? Как они составлены? Входят ли сюда хозяйственные перевозки дорог для собственных нужд или не входят? Нужно уточнить. Я тут сделал еще несколько замечаний по существу. А вот то, что вы заставляете меня проверять ваши арифметические выкладки, это уже совсем возмутительно! — вскипел Дзержинский. — Я спрашиваю вас, почему итог графы «Д» плюс итог графы «И», дающий в сумме 31 311 218 рублей, не совпал с итогом графы «К», в которой значится 30 148 555 рублей? Неужели вам не стыдно?

— Очень стыдно, Феликс Эдмундович, виноват, — невнятно пролепетал Калмычин. — Главбух меня подвел.

— Решительно отвергаю ваши попытки оправдаться, — сурово сказал нарком. — Спросите своего главбуха и он вам скажет, его подвел старший бухгалтер, а тот сошлется на счетовода, а счетовод — на машинистку, которая, мол допустила ошибку при перепечатке, и так далее и тому подобное. Не признаю таких оправданий! Вы отвечаете за работу своего аппарата и извольте сами проверять все выкладки и требовать этого от своих подчиненных. Недобросовестных людей — дармоедов — выгоняйте! Мы должны добиться, чтобы минимальный аппарат давал максимум работы. Подбирайте хороших, честных специалистов, поощряйте их. Очень важно улучшать условия их быта, а для этого надо знать, как они живут. Знате ли вы, например, в чем ваши специалисты нуждаются?

— Знать-то знаю, но помочь им ничем не могу.

— Приведите факты. Что вам известно?

Калмычин, успокоенный тем, что разговор с наркомом перешел в другое русло, рассказал о председателе междуведомственного финансового комитета, который с женой и семьей своего сына живет в одной комнате. Крупный специалист и скромный человек.

— Правда, комната у него большая, — заключил Калмычин, — около 40 метров, три окна… Можно ее перегородить, но…

— Что за «но», — недовольно прервал его нарком. — Если сами не в силах помочь, могли доложить моим замам и они распорядились бы. Передайте от моего имени коменданту, чтобы в недельный срок установили перегородку в комнате и отремонтировали ее. Что вам еще известно о нуждах добросовестных специалистов?

— У одного нашего весьма ценного сотрудника уже давно тяжело болеет жена. Приезжал профессор, прописал какое-то заграничное лекарство, но где его достать?

— Где? В Берлине. Как вам известно, там сейчас находятся Емшанов и Рудый. Вы же их хорошо знаете. Дайте им сегодня же телеграмму, чтобы обязательно купили лекарство.

— Спасибо, Феликс Эдмундович! Я вам больше не нужен?

— Хочу вас вот о чем предупредить. С середины октября я буду строго требовать отчетности по схемам составленных вами таблиц. Весь ваш аппарат должен подтянуться. Имейте в виду, отныне эти отчеты будут проверяться не только мною, но и всеми управлениями дорог. Не забудьте также, — без улыбки на лице добавил Дзержинский, — вы сдали мне в залог свою голову… До свиданья!

Когда Калмычин ушел, Феликс Эдмундович рассмеялся и сказал присутствовавшему при разговоре Зимину:

— Это уже вторая голова, которой я могу распорядиться по своему усмотрению.

— А чья была первой? — улыбаясь спросил Зимин, молчавший до этого времени.

— Давняя история, — усмехнулся Дзержинский. — В 1916 году я отбывал каторгу в Бутырской тюрьме. В моей камере находилось 12 политзаключенных. Эта камера была, как Ноев ковчег — «всякой твари по паре» — меньшевики, эсеры, анархисты, бундовцы… Однажды заспорили мы о неизбежности революции. Из всех сидевших в камере лишь я утверждал, что свобода близка, через год-полтора свершится революция. Особенно мрачно был настроен анархист Новиков. «О свободе и

речи быть не может», — пессимистически сказал он. «И речи быть не может? — разгорячился я, — ну, тогда давай пари. Если я проиграю, то отдам тебе свой двухмесячный заработок, — работал я тогда в тюремной портняжной мастерской, — а ты что обещаешь?» Тогда он с иронической усмешкой произнес: «Если оправдается твое предсказание, Феликс, я отдамся тебе в вечное рабство».

— После революции вы с ним не встречались? — полюбопытствовал Зимин.

— Встречался, — улыбнулся Дзержинский, — и тогда же напомнил ему, что он мой «вечный раб».

Затем, перейдя на серьезный тон, народный комиссар обратился к Зимину:

— Теперь поговорим о делах политсекретариатских. Что вы думаете предпринять в связи с циркуляром ЦК и ЦКК о борьбе с излишествами?

— Хочу разослать в партячейки письмо, излагающее содержание этого циркуляра, — ответил Зимин, который по совместительству руководил Политсекретариатом.

— А я бы, — посоветовал нарком, — с разрешения ЦК и ЦКК размножил бы этот циркуляр, чтобы все до единого члены партии на транспорте лично ознакомились с ним. Теперь попрошу вас вот о чем… Мне Андреев говорил, на днях ЦК профсоюза созовет делегатское собрание московских железнодорожников. Андрей Андреевич в своем докладе сообщит, — к январю 1924 года зарплата железнодорожников будет повышена на 50 процентов. Причем правительство решило уже в ближайшее время заработную плату выдавать нам в червонцах, так что транспортники ничего не будут терять в связи с обесценением денежных знаков. От всего этого мы ждем значительного повышения производительности труда. Но одного делегатского собрания мало. Я хочу, чтобы собрания прошли на всех крупных предприятиях.

— А докладчики?

— Все члены коллегии. Я напишу им записку, чтобы они не отказывались от выступлений. Тема — положение на транспорте и борьба с бесхозяйственностью.

— Феликс Эдмундович! Что нужно особо подчеркнуть в докладах?

— Вы же слышали мое выступление на собрании коммунистов Московского узла. Очень важно, чтобы не только коммунисты, но и все беспартийные железнодорожники прониклись верой в свои силы. Паровозов, вагонов и топлива у нас теперь достаточно. Хищения грузов стали даже реже, чем до

войны.

— Что нас сейчас волнует? — продолжал нарком. — Трудное финансовое положение. Поэтому главный лозунг — стать рентабельными и ни рубля дотации не брать! Пусть рабочие научатся вести счет каждой народной копейке и на всем экономить. Пусть потребуют от своих начальников управлять хозяйством без дефицита, а только с прибылью. Тогда транспортный пролетариат выполнит задачу, которая возложена на него историей.

— Хорошо, Феликс Эдмундович, — сказал Зимин, — я передам ваши пожелания докладчикам.

— Да, еще одна важная мысль подчеркивалась в моем докладе, — дополнил народный комиссар. — Это о роли транспорта в обороне страны, в борьбе за мир. Железные дороги не только во многом предопределяют победу в войне. Они — великое орудие и предупреждения войны. Если у нас будет могучий транспорт, то, несомненно, задумаются те, кто захочет поднять меч против страны Советов.

Зимин встал и хотел попрощаться.

— Одну минуточку, Николай Николаевич! — остановил его Дзержинский. — У меня есть еще к вам дело личного порядка… Я знаю, что вы перегружены руководством Центральным бюро нормирования и Политсекретариатом… А как бы вы посмотрели на то, чтобы освободить вас от Центрального бюро нормирования и запрячь в воз еще более тяжелый? Прошу обдумать, не согласитесь ли вы без высоких чинов и рангов работать непосредственно рядом со мной по всем тем вопросам, которые я взял на себя, но не в состоянии сам выполнить?

Зимин молчал. Он смутно догадывался, к чему клонит нарком, но не был в этом уверен.

— Вот, например, — пояснил Феликс Эдмундович, — в связи с сессией ВЦИК я собрал интереснейший материал, напрашиваются очень важные выводы. Хотел подготовить доклад, но… зашился, абсолютно не имею времени. Я нуждаюсь в товарищеской помощи. Не подумайте, что я предлагаю вам секретарскую работу. Вовсе нет! Это был бы глубоко созидательный и плановый труд большого масштаба и вы работали бы па правах члена коллегии НКПС. Кроме государственных, у меня есть очень важные, чисто партийные поручения, и тут я тоже нуждаюсь в помощнике.

— Я все понял, Феликс Эдмундович, и согласен.

— Нет, нет, Николай Николаевич! — горячо возразил Дзержинский. — Прошу вас, не давайте мне сразу согласия, а предварительно хорошенько обдумайте. Если эта работа вам

почему-либо не подходит или просто не по душе, я ни в коем случае настаивать не буду. Только одна просьба — будьте со мной совершенно откровенны.

* * *

— В приемной ждет Богданов, председатель ЦК профсоюза строителей, — доложил секретарь.

— Пригласите его.

Поздоровавшись с Дзержинским, Богданов с места в карьер стал жаловаться на инженера Борисова, который к тому времени стал заместителем наркома по технической части и ведал новым железнодорожным строительством. При этом Богданов отдаленно намекал, что Борисов-де человек не свой, до революции, мол, был высокопоставленным чином и, видимо, потому профсоюз строителей не может с ним договориться.

— О чем именно? — спросил нарком.

— Не хочет подписать коллективный договор, — ответил Богданов.

В беседе выяснилось, что речь идет о достройке в Туркестане линии Аулие-Ата — Пишпек длиной в 250 километров. Профсоюз подобрал большую партию железнодорожных строителей, но не может направить на место, так как Борисов возражает против пункта в договоре о выдаче спецодежды. Только рукавицами он согласен снабдить.

— Ну, а что делать, если на складах НКПС действительно нет спецодежды? — развел руками нарком. — Как же Борисов может подписать такое обязательство? Ведь договор надо выполнять.

— Феликс Эдмундович! Строители не мастеровые, которые работают под крышей. Они будут прокладывать линию в пустыне, под палящим солнцем, в любую непогоду. Там одежда и обувь прямо-таки горят, а купить негде.

— Верно, — согласился Дзержинский, и после некоторого раздумья добавил: — Постараюсь кое-чем помочь. Я добился у военного ведомства для железнодорожной охраны более тысячи комплектов обмундирования, правда, уже бывшего в употреблении. Так вот, половину этого обмундирования передам вам, строителям нужнее. Вероятно, также сумеем выдать 500–600 пар новых рабочих ботинок. Обувь американская, говорят, прочная. Еще Временное правительство заказало ее для железнодорожников и она лежала на таможенных складах во Владивостоке. На днях будет постановление ВЦИК о снятии с обуви пошлины, которую НКПС не в состоянии уплатить.

— Большое спасибо, Феликс Эдмундович!

— Видите, во всем винить Борисова не следует. У него, конечно, имеются недостатки, но главное — свои знания он отдает нам, большевикам. Без специалистов транспорт не восстановить и новые железные дороги не построить.

Затем Дзержинский заговорил об опасности «спецеедства».

— Не следует все время, без конца попрекать инженеров, что они были слугами капитала. Надо судить по их делам. Если стараются приносить пользу транспорту, то относиться к ним с уважением, не отталкивать, а приобщать к коллективу. Вам, профсоюзным работникам, следовало бы почаще разъяснять это рабочим и самим открыто выступать против «спецеедства».

— Мы учтем ваше пожелание, — заверил Богданов.

— Недавно я делал доклад на собрании коммунистов-железнодорожников Московского узла, — продолжал Дзержинский. — Получил много записок. В одной из них говорилось, что, мол, выгнали с Московско-Казанской дороги ее бывшего хозяина фон-Мекка, а в НКПС он снова ходит в начальниках. Записка была без подписи…

— Это казанцы беспокоятся, — проронил Богданов.

— Конечно, они. Я и пояснил им, что фон-Мекк доверием у нас не пользуется и в наркомате не на руководящей работе, а служит в качестве консультанта. Было бы неумно не использовать его знаний, так как специалист он крупный. Инженеров же коммунистов в наркомате раз-два и обчелся. Была еще одна записка без подписи с таким вопросом: «Когда вы снимете с должности начальника нашего участка тяги, который в старое время здорово насолил рабочим?» Спрашиваю: «Кто написал записку?». Поднимается в зале коммунист из депо Москва-Сортировочная. Снова спрашиваю; «А что этот инженер и теперь „солит рабочим“?» Отвечает: «Нет, куда ему, теперь у него руки коротки». Задаю еще вопрос: «Кто вы по специальности?». «Я, — говорит, — паровозный машинист». Тогда заявляю: «Я согласен снять этого инженера с должности, если вы, товарищ, согласитесь занять его пост начальника участка тяги. Справитесь?». А он отвечает: «Что вы, товарищ Дзержинский, у меня грамотешки совсем чуть-чуть». Тогда я попросил участников собрания, чтобы подняли руки те, кто согласен занять эту должность. Никто руки не поднял. «Если никто из вас не согласен, — объявил я, — подождем пока снимать этого инженера». В заключение призвал коммунистов учиться на курсах, в рабфаках — овладевать техникой.

— Поучительная беседа у вас получилась, Феликс Эдмундович, — улыбнулся Богданов.

Нарком сообщил Межлауку, что несмотря на заявление, поданное в ЦК, его все же заставляют идти в отпуск.

Межлаук сочувственно качнул головой.

— Еще хорошо, — добавил Дзержинский, — посчитались с моими доводами о том, что уезжать мне на юг и покидать Москву в такой момент совершенно невозможно. Отпуск на даче под Москвой — дело терпимое. И, пожалуй, даже к лучшему. Отвлекусь от массы текущих дел и сумею глубоко заняться коренными, фундаментальными вопросами.

— Состоянием металлургии и потребностями транспорта в металле? — спросил Межлаук.

— Совершенно верно! — подтвердил нарком. — И, в частности, изучением цен на металл и топливо. Без дешевого металла и дешевого угля нам транспорт не поднять. И не только транспорт.

Когда Межлаук ушел, Дзержинский сел писать письмо уполномоченному наркома по Северным дорогам:

«Мне хотелось бы воспользоваться отпуском, — обращался к нему нарком, — чтобы ознакомиться с работой Северной дороги. Прошу Вас прислать мне через т. Зимина необходимый для этого материал. Я придаю этому опыту изучения более детального работы одной дороги и посильного в ней участия огромное значение…».

Затем следовала просьба составить план борьбы за улучшение производственных показателей на ближайшее время, план, который охватил бы «все службы, каждую мастерскую, депо, станцию, каждый поезд, каждый склад…» и был бы «конкретным, понятным для каждого».

8

Осень выдалась не холодная, но сырая. Сегодня чуть потеплело, но еще с ночи непрерывно моросил мелкий дождик.

Легковая машина поднялась в гору и остановилась у одной из подмосковных дач. Из машины вышли нагруженные папками Дзержинский, Межлаук и Беленький. Они поднялись на второй этаж, где их встретила немолодая женщина.

— Здравствуйте, товарищ Елена, — приветливо поздоровался с ней Феликс Эдмундович. — Вы, я вижу, навели чистоту, протопили печи. И все же, — обратился он к своим спутникам, — здесь сыровато, пахнет нежильем. Куда приятнее было бы работать в Москве. Но ничего не поделаешь, — с иронией заметил он, — отпуск полагается проводить на лоне природы.

Под окном послышался шум автомобиля. По вызову наркома прибыл Грунин.

— Извините, Иван Алексеевич, что заставил вас тащиться в такую даль, — сказал Дзержинский, здороваясь с Груниным. — Но мне на время отпуска запрещено появляться в Москве, чтобы я получше отдохнул, хотели даже телефон на даче снять, но я отбился.

— Вы вместо отдыха бурную деятельность собираетесь здесь развить, — усмехнулся Грунин и уже серьезно добавил: — Ваши поручения о подготовке справок по металлозаказам я передал и предупредил, что задание срочное.

— Спасибо! Главное для нас сейчас заняться металлом, повышение цен на металл вздувает все цены. До сих пор мы находились в обороне — отбояривались от навязанных нам дорогих заказов. Теперь же мы перейдем в генеральное наступление на Главметалл. Но к этому надо подготовиться и, как полагается, провести глубокую разведку в тылу «противника».

— С чего начинать, Феликс Эдмундович?

— С изучения себестоимости и проверки калькуляции цен. Полагаю, высокие цены — результат бесхозяйственности, плохой организации труда и производства. Но это надо доказать.

— Трудная задача, — покачал головой Грунин, — тут нужны знатоки дела.

— Совершенно верно, — подтвердил нарком. — Срочно соберите наших лучших специалистов по металлу и пусть распутают хитросплетенный клубок калькуляции Главметалла. Но недостаточно иметь их выводы, нужны данные, так сказать, с передовой линии — от нашей агентуры на их предприятиях.

— О какой агентуре идет речь? — озадаченно спросил Грунин.

— На заводах имеется немало приемщиков НКПС, которые принимают заказанные нами паровозы, вагоны, рельсы. Им на месте легче узнать истинную калькуляцию цен, как она составляется, из каких элементов.

— Это идея, — обрадовался Грунин.

* * *

Во время своего отпуска Дзержинский решил подготовить две докладные записки о металлопромышленности. Одну краткую — для Политбюро и вторую подробную и расширенную — для Совета Труда и Обороны.

Докладную для Политбюро Феликс Эдмундович начал с

решительного протеста против ведущейся кампании за новое повышение цен на топливо и металл. «Транспорт, переведенный в этом году на бездефицитную эксплуатацию, — писал наркомпуть, — не может выдержать высоких цен и принужден сократить потребление металла…».

Единственный выход из «кризиса сбыта» он видел в удешевлении себестоимости продукции и бросил обвинение руководителям Главметалла в том, что они не ведут борьбы с бесхозяйственностью на заводах, исповедуя немудрящую «философию» — государство должно давать им средства применительно к их аппетитам и безрукости.

Написав, Дзержинский подумал: «Вся беда в том, что руководители Главметалла идут на поводу своего аппарата, смотрят на положение вещей глазами своего аппарата… А ведь, собственно говоря, аппарат НКПС не лучше…». И тут же в своем письме Политбюро Феликс Эдмундович самокритично признал, что в 1922 году специалисты НКПС уверяли, что транспорту нужна государственная дотация в 300 миллионов рублей, а на 1923 год подсчитали, будто уже требуется около 500 миллионов рублей, но правительство справедливо не давало таких огромных сумм по «калькуляциям» аппарата НКПС.

> «…И в ноги кланяюсь как наркомпуть за это Правительству, — со свойственной ему горячностью взволнованно писал Дзержинский. — Вы заставили нас, коммунистов, работников транспорта учиться, перестать быть на поводу у спецов (которые — не в обиду им — не могут органически понять, как восстановить собственными силами Сов. Россию) и повести ожесточенную борьбу с бесхозяйственностью. И сейчас есть уже у нас выдающиеся коммунисты-руководители хозяйства железных дорог с сознанием, что они государственные работники. Они-то и доводят наши жел. дороги до уже безубыточной эксплуатации, хотя еще много и много осталось бесхозяйственности. Но все наши помыслы теперь в борьбе с нею…».

«Все наши помыслы», — вслух повторил нарком и, поднявшись со стула, зашагал по спальне, служившей ему одновременно и кабинетом. «А о чем помыслы Главметалла? — неприязненно подумал он. — Нет там такого руководителя, который душою болел бы за дело…»

Снова присев к столу, он написал о том, что, конечно, легче и выгоднее повышать цены, чем снижать расходы. На транспорте идет борьба с пережогами топлива, а у них — это дело в тени.

Там — раздутые штаты. В Сибири кризис сбыта топлива, а в Донбассе — назревает. В стране нужда в угле, а уголь будет лежать и гореть. Надо во что бы то ни стало снижать цены на уголь. И это вполне возможно.

Эту мысль Феликс Эдмундович подтвердил фактами из деятельности «Транспорткопсй». В августе два угольных района, арендованных НКПС, выполнили программу добычи па 235 процентов. Средняя производительность труда забойщика на этих шахтах почти в два с половиной раза выше, чем на других. «Этот маленький успех показателен, — делал вывод нарком, — близость хозяина к рудникам (без бюрократического аппарата)».

Зазвонил телефон. Из Москвы говорил редактор «Гудка». Он просил написать в праздничный номер статью «Советский транспорт на седьмом году революции».

— Откуда вы узнали мой телефон? — удивился Дзержинский. — Гсрсон сказал? К сожалению, статью не смогу написать — абсолютно нет времени. На беседу с вашим корреспондентом я согласен.

Положив телефонную трубку, Феликс Эдмундович продолжал письмо в Политбюро. Он изложил рекомендуемую им программу действий, чтобы снизить цены до уровня 1913 года и под конец высказал пожелание: «Пусть печать пишет побольше, как снизить цены, а не хлопочет за повышение».

Когда пришел Межлаук, Дзержинский прочитал ему свое письмо в Политбюро. Межлауку понравилось, но при этом он, улыбаясь, заметил:

— Пожалуй, в Совет Труда и Обороны надо писать менее темпераментно.

— Согласен, — усмехнулся Феликс Эдмундович. — Об этом вы сможете судить по плану докладной записки, который я наметил. Прошу вас, посмотрите план и дома обдумайте свои предложения и дополнения. Я надеюсь на вашу активную помощь.

Межлаук внимательно читал протянутые ему Дзержинским несколько листов бумаги, исписанных мелким почерком. Закончив, он задумчиво покачал головой:

— Ну и размахнулись же вы, Феликс Эдмундович. Это план не докладной записки, а целого научного исследования. Тут нужны месяцы, а не считанные дни. Для обоснования своих тезисов вы запроектировали 18 приложений — статистические таблицы, графики, справки, пояснительные примечания. Не знаю, когда мы это все успеем. Можно сказать, научная диссертация.

— А вы как думали? Пора и мне защитить диссертацию, — пошутил Дзержинский. — Вы-то в свое время в университете как будто получили звание не то «магистра паук», не то

«магистранта». Как будет правильно?

— И так и так говорят, Феликс Эдмундович, — рассмеялся Межлаук. — У вас превосходная память. Но я серьезно озабочен, когда все это удастся подготовить и написать.

— Не только написать, Валерий Иванович, — поправил его нарком. — Я хочу записку напечатать в типографии на правах рукописи и широко распространить среди хозяйственников и руководящих работников.

Межлаук, взяв план, ушел к себе, а Дзержинский решил написать еще сегодня письмо уполномоченному наркома па Донецких железных дорогах. В этом письме он предлагал сосредоточить все усилия на максимальном вывозе угля. Под конец следовала просьба: «Меня лично о всех мерах, планах, достижениях — держать в курсе…».

Дзержинский устало поднялся со стула. Время было около полуночи. За окном чернела темнота. Феликс Эдмундович постелил себе и, закурив перед сном, с удовольствием подумал: завтра — воскресенье, на дачу приедут Зося с Ясиком. И, если дождь перестанет моросить и небо посветлеет, можно будет выкроить часок и погулять с ними по лесу, правда, осеннему и сырому, но еще хранящему тонкий аромат хвои, перемешанный с терпким запахом гниющей прелой листвы.

9

Дзержинский сидел в кабинете на Лубянке и беседовал со своим секретарем Герсоном, которому поручил помогать Трегсру в реализации его изобретения. Затем Феликс Эдмундович вызвал к себе Благонравова.

— Вам предстоит, — обратился он к нему, — серьезная операция, которой я придаю не меньшее значение, чем раскрытию контрреволюционного заговора. Я поручаю вам дело Трегера. В общих чертах вы с ним знакомы.

Благонравов кивнул головой.

— Так вот, Герсон сообщил. Как только по моему запросу специалисты дали отзывы об электрожезловом аппарате Трегера, причем отзывы блестящие, его в мастерских связи сразу же подвели под сокращение штатов. Подумайте, какая наглость! — возмущенно воскликнул Дзержинский. — Конечно, Герсон не допустил этого, но сам факт весьма примечательный. Далее. Под нажимом Герсона в мастерских изготовили первую партию аппаратов. Перед отправкой их для установки на станциях Трегер осмотрел один из них и ахнул. Осмотрел остальные — та же

картина. Оказалось, что в последний момент кто-то заменил платиновые контакты на железные и тем самым привел все аппараты в негодность. Прошу срочно назначить следствие.

— Хорошо, Феликс Эдмундович.

— Это лишь предисловие, то, что лежит на поверхности. Недели две тому назад, как вы знаете, заседал Всероссийский съезд начальников служб связи, созванный ЦШ НКПС. Председательствовал на съезде инженер Рогинский. Когда Трегер хотел выступить на съезде с сообщением о своем аппарате, слова ему не дали.

— Чем мотивировали?

— Тем, что выступать излишне, дескать, участникам съезда его изобретение и без того известно. Хорошо, что там присутствовал один из инженеров, поддерживающий изобретателя. Он сделал сообщение о его жезле, но не на пленуме, а на секции электротехники. Инженер Рогинский, который не поставил на повестку дня вопрос о русском изобретателе электрожезлов, в то же время посчитал необходимым огласить на съезде приветственную телеграмму из Англии от фирмы «Вебб и Томпсон», изготовляющей жезлы устаревшей конструкции.

— Феликс Эдмундович! У вас нет этой телеграммы?

— Нет! Трегер говорит, что фирма поздравляла съезд и выражала уверенность в дальнейшем плодотворном сотрудничестве со специалистами НКПС. У нас нет оснований не верить Трегеру, но надо прочитать телеграмму. А вот посмотрите справки, которые я получил из управления связи на свой запрос.

Благонравов прочитал переданные ему листки.

— Теперь вы уловили? — спросил Феликс Эдмундович. — Велись переговоры с английской фирмой с целью заказать аппараты с усовершенствованиями Трегера. Возможно, без ведома изобретателя туда уже передали его чертежи. Из второй же справки следует, что на заводе Электротреста предполагалось организовать производство жезлов, но не по системе Трегера, а по системе «Вебб и Томпсона». Если бы эти замыслы осуществились, то на практике получилось бы, что английские аппараты, покупаемые за золото и изготовленные по советской схеме, оказались бы в работе значительно лучше русских аппаратов, изготовленных по английской схеме.

— Весьма любопытно, — усмехнулся Благонравов.

— Так вот вам и предстоит выяснить, были ли предприняты практические шаги по реализации этого плана или же он так и остался неосуществленным замыслом. Затем попрошу вас собрать такие материалы. Запишите, пожалуйста. Сколько электрожезлов

ежегодно покупалось до войны и какова теперь наша потребность? Мне также нужна справка, в которой сравнивались бы жезлы Трегера и Вебба по прочности, безопасности движения поездов, по сложности управления, по цене и т. д. Собственно говоря, по цене у меня есть данные: комплект Вебб-Томпсона стоит 1260 рублей, а Трегера — 860 рублей. Получается не только экономия на каждом аппарате в 400 рублей, но и сберегается 1260 рублей золотом. Затем прошу выяснить — имеются ли в настоящее время в России комиссионеры и агенты английской фирмы, кто они, где живут? Верно ли, что английская фабрика существует только для снабжения русских железных дорог? Прошу собрать материал.

— Наш транспортный отдел этим займется.

— Прошу заняться в ускоренном порядке. Я подозреваю, что у нас, в НКПС кое-кто подкуплен английской фирмой и поэтому сопротивляются использованию изобретения Трегера. Необходимо довести борьбу до конца и вывести агентов английских фабрик на чистую воду, отослав их обратно в Англию.

— Я полагаю, — убежденным тоном сказал Благонравов, — пока мы не сменим Чеховского в службе связи и электротехники, дело не наладится.

— Но, чтобы сменить его, надо раньше подготовить замену, специалист-то он очень крупный.

— Будем искать, — записал в блокнот Благонравов.

— Неладно, очень неладно у нас в этой службе, — продолжал Дзержинский. — Вчера заседала комиссия Куйбышева и наркомпочтель Довгалевский в своем выступлении обвинил нашу службу связи в бесхозяйственности. На заседании выявилось, что у него самого в наркомпочтеле черт знает что творится, а он критикует нашу службу… Сгоряча я не стерпел и бросил реплику, мол, в чужом глазу сучок видит, а в своем и бревна не замечает. Однако, когда я поостыл, понял, был неправ. Конечно, в нашей службе связи, помимо скрытого саботажа — уйма бесхозяйственности, и нам было бы очень важно заполучить материалы, имеющиеся у Довгалевского. Но как это сделать? Подождите, я напишу ему записку.

Феликс Эдмундович вырвал листик из блокнота и написал:

«Уважаемый товарищ!

Во-первых, прошу извинения за мою вчерашнюю вспышку.

Во-вторых, моя просьба к Вам: не отказать прислать мне имеющиеся у Вас данные и Ваши соображения о бесхозяйственности у нас в НКПС по службе связи и

электричества, согласно и в дополнение той критики, которую Вы развивали на заседании комиссии т. Куйбышева…».

Написав «С компривето́м», Дзержинский хотел подписаться, но в этот момент у него мелькнула мысль: «Вдруг Довгалевский обиделся и будет медлить с ответом, а материалы срочно нужны» и он дописал: «и в ожидании удовлетворения моей просьбы».

Феликс Эдмундович вручил записку Благонравову для отправки по назначению, а материалы, которые, вероятно, пришлет наркомпочтель Довгалевский, предложил приобщить к делу.

— Я предполагаю, — добавил он, — на конференции профсоюза железнодорожников выступить публично с разоблачением линии Чеховского и с защитой Трегера,[39] а также других рабочих-изобретателей.

* * *

В этот холодный декабрьский день на перроне Московского вокзала Октябрьской дороги к приходу поезда из Петрограда неожиданно появился Дзержинский. Поодаль за ним шел Беленький и заместитель начальника транспортного отдела ОГПУ Усов.

Дежуривший па вокзале сотрудник узнал Дзержинского, вытянулся, отдал честь и представился:

— Старший агент отделения дорожного транспортного отдела Николаев.

Председатель ОГПУ ответил на его приветствие и пошел вдоль перрона.

Вскоре показался поезд. Беленький и Усов побежали ему навстречу и на ходу вскочили на ступеньку мягкого вагона. Дзержинский нахмурился и подозвал дежурного агента.

— Вы что-нибудь заметили, товарищ Николаев?

— Так точно. Товарищи Беленький и Усов прыгнули на ходу поезда.

— Как вы это расцениваете?

— Как нарушение обязательного постановления НКПС…

— Правильно! — подтвердил нарком. — К чему вас обязывает это постановление?

— К наложению штрафа на виновного в размере трех рублей.

— Выполняйте! Об исполнении доложите рапортом на мое имя.

В это время из мягкого вагона вышел Герсон. Увидев Дзержинского, он покинул своих спутников и поспешил к нему. Вместе они направились к выходу. А дежурный агент подошел к Беленькому и Усову, откозырял и объявил, что они оштрафованы за нарушение постановления НКПС по три рубля каждый.

— Значит, мы оштрафованы? — усмехнулся в усы Беленький. — Ну меня, допустим, ты не знаешь, но замнача транспортного отдела ОГПУ обязан знать в лицо…

— Я и вас хорошо знаю, товарищ Беленький, — ответил дежурный агент. — Но извините, действую по личному приказанию председателя ОГПУ товарища Дзержинского. Прошу уплатить штраф, так как я обязан донести рапортом об исполнении.

— Нет у меня денег, — сердито буркнул Беленький.

— У меня есть, — поспешил вмешаться Усов. — Я заплачу за обоих.

Когда Дзержинский со своим спутником сели в автомашину, Герсон вынул из портфеля запечатанный сургучом пакет, Феликс Эдмундович вскрыл его, прочитал материалы и вернул их своему секретарю.

— Я не за этим приехал, — сказал он. — Решил сегодня побывать на вокзалах. Хочу проверить, как выполняется мое указание. Скажите, как вам ехалось в мягком вагоне?

Несколько удивленный этим вопросом Герсон ответил:

— Неплохо, Феликс Эдмундович. Правда, тесновато — в составе почему-то один мягкий вагон и почти все места заняты. Пустовали всего лишь две верхние полки. А вот, когда я ехал в Петроград, было свободно, три мягких вагона. И в плацкартных вагонах свободнее, чем теперь.

— То-то, — удовлетворенно заметил нарком. — Эта «свобода» нам влетела в копеечку. До меня дошли сведения, что питерские поезда приходили в Москву полупустыми, особенно мягкие вагоны. Я предложил Межлауку и Благонравову проверить эти сведения, сократить движение и часть мягких вагонов заменить жесткими. Преступно гонять вагоны пустыми!

— Значит, ваше распоряжение выполнено, — подтвердил Герсон.

— На Курский вокзал! — повернулся нарком к шоферу и объяснил своему спутнику:

— Провожаю одного товарища и заодно проверю, как там с пассажирскими поездами.

Когда они вышли на перрон, поезд на Севастополь уже был подан. Нарком вошел в одно из купе мягкого вагона, посидел там минут пять, попрощался со своим знакомым и заглянул в

остальные купе, насчитав там всего 10 пассажиров. Затем он прошел по другим вагонам. Картина была такой же. Три четверти плацкартных мест пустовало.

— Только сегодня так мало пассажиров? — спросил Дзержинский старого, с седыми усами проводника, стоявшего у ступенек одного из вагонов.

— Почитай, с конца октября такая волынка, — с досадой ответил тот. Курортный сезон давно кончился, а поезда гоняют, как прежде. Чистая бесхозяйственность!

— До свидания, товарищ! — сказал ему нарком и повернулся к Герсону: — Вы слышали? И чем только занимаются начальник и уполнаркома дороги, если не видят такого безобразия? Мне на днях рассказывал товарищ, прибывший из Читы, он один-одинешенек ехал в вагоне.

Народный комиссар вместе со своим спутником свернул в проход, ведущий на вокзальную площадь мимо помещения транспортного отделения ОГПУ. Сначала он хотел туда зайти, но передумал и повернул в находившееся рядом багажное отделение. Там стояли в очереди пассажиры, сновали носильщики с чемоданами и корзинами. Нарком прошел за перегородку, где находились полки с багажом. Вдруг из-за корзины, стоявшей на полу, выскочила крыса. Он с гадливостью отшатнулся и направился дальше. Через несколько шагов ему перебежала дорогу еще одна крыса, которая тут же не спеша полезла на верхнюю полку.

— Какая мерзость, вот безобразие! — возмутился Дзержинский. — Они портят вещи пассажиров и переносят всякие болезни. Если крысы не стесняются людей, значит с ними не борются и их развелось очень много. Столько начальников и неужели некому за этим следить? Равнодушие чиновников — этот душевный бюрократизм — вот что нас губит.

10

Нарком нажал кнопку звонка. Секретарь вошел, ожидая очередных распоряжений. Феликс Эдмундович пригласил его сесть и вынул из ящика стола несколько писем.

— Попрошу вас подготовить ответы.

Первое письмо было от коллектива механического завода, избравшего наркома своим шефом и приславшего ему на память настольную зажигалку с выгравированной на ней надписью.

— Нужно поблагодарить рабочих, — сказал Дзержинский, — написать, что я интересуюсь, как у них идут дела на заводе, а в

заключение намекнуть, что я как шеф завода жду от них больших производственных успехов. Я признателен за внимание, но подарков мне не нужно делать. Только намек должен быть очень деликатным, ведь их подарок мне от чистого сердца, совершенно без всякой задней мысли.

Второе письмо прислали железнодорожники вагоноремонтных мастерских 18-го участка службы тяги Северных дорог. Вагонники избрали наркома «почетным слесарем», зачислили в бригаду товарного парка и прислали ему расчетную книжку. В своем обращении они писали: «Через Вас, товарищ Дзержинский, мы передаем Советской республике новый товарный вагон за № 485510, собранный нами в неурочное время бесплатно из старых частей, взятых с „кладбища“ и исключенных из инвентаря».

— Обратите внимание на концовку, — заметил нарком. — Они пишут: «Вот наш скромный подарок, которым мы без лишних слов подтверждаем нашу преданность СССР…» Замечательно сказано, «без лишних слов». Вот такие подарки, — воскликнул Дзержинский, — я готов принимать в неограниченном количестве! Выразите товарищам мою самую горячую и искреннюю благодарность!

В следующем письме отряд железнодорожной охраны станции Тамбов сообщил об избрании наркома «почетным сторожем».

— Прошу ответить, — предложил Феликс Эдмундович, — что я согласен быть «почетным сторожем», но лишь при условии, если хищения на станции будут сведены к нулю. Только при этом условии! В противном случае публично откажусь от такого звания, потому что не хочу позориться.

Четвертое послание было подписано председателями ЦИК и СНК Бухарской республики. Они приветствовали пролетариат транспорта в связи с открытием движения на участке Каган — Самсоново и сообщали, что Дзержинский избран «почетным бухарцем». Одновременно они просили достроить разрушенную железнодорожную ветку Самсоново — Термез.

— Я запросил Цужел, — сказал нарком, — и получил отзыв о желательности восстановления этой линии, очень важной для их республики. Напишите им, что НКПС согласен, если на месте подготовятся к стройке и помогут рабочей силой и материалами. Подготовленные ответы дадите мне на подпись.

— Хорошо, Феликс Эдмундович. Я могу идти?

— Ну, а как с моим поручением относительно бытовых условий жизни членов коллегии и ответственных работников?

— Члены коллегии Борисов и Бернштейн-Коган получают

приличные оклады. Борисов — самую высокую тарифную ставку в НКПС. Кроме того, профессор Бсрнштейн-Коган читает в институте курс лекций, получаст гонорар за статьи в журналах. В общем по нашим временам живут они неплохо.

— А члены коллегии и другие ответственные работники-коммунисты?

— Эти живут весьма неважно, Феликс Эдмундович. Можно даже сказать плохо. Я, как вы мне советовали, в рабочее время под разными предлогами побывал дома у Межлаука, Халатова, Грунина, Благонравова и Зимина, побеседовал с их родными. Живут они трудно, так как жалованье получают не по должностным окладам, а лишь партийный максимум. Холостяку хватает, а вот многосемейным, особенно если жена не работает то ли по болезни, то ли в семье имеются маленькие дети — тем тяжело приходится.

— Ваше сообщение, — сказал нарком, — совпадает с тем, что мне известно из других источников. Вы свободны.

«Надо что-то предпринять, а вот что? — размышлял Феликс Эдмундович. — Как сделать, чтобы партийцы, беззаветно отдающиеся делу, не бедствовали? Положение в стране улучшается, хлеба и продуктов хватает, в магазинах появились товары, а купить не на что. То ли партмаксимум следует повысить, то ли что-нибудь другое придумать. Надо бы Наркомтруду в этом деле проявить инициативу». Дзержинский взял листок бумаги и написал:

> «Наркому труда т. Шмидту.
>
> Ко мне поступает ряд сведений о том, что наши ответственные работники-коммунисты не могут свести концы с концами при том максимуме жалования, которое для них установлено, и при тех вычетах, которые приходится делать, особенно тогда, когда в семье нет других работоспособных и имеющих самостоятельный заработок членов.
>
> Я лично свожу концы с концами, ибо обеды с ужинами и квартира очень дешево в Кремле расцениваются и притом жена тоже зарабатывает, при одном ребенке. Кроме того, нет расходов на передвижение. Но я знаю, что некоторые члены коллегии НКПС бедствуют.
>
> Мне кажется, что необходимо этим вопросом заняться…».

Ф. Э. Дзержинский и А. А. Андреев на конференции союза железнодорожников. Декабрь, 1923 г.

Все наше будущее — в удешевлении перевозок и в уменьшении себестоимости нашей работы, в поднятии уровня нашей жизни и жизни всего народа, в увеличении грузооборота. И, конечно, выполнение всех тех требований, которые страна к нам предъявляет. Этим мы победим!

Ф. Дзержинский (из доклада на конференции)

Ф. Э. Дзержинский и А. А. Андреев на конференции союза железнодорожников. Декабрь, 1923

Все наше будущее — в удешевлении перевозок и в уменьшении себестоимости нашей работы, в поднятии уровня нашей жизни и жизни всего народа, в увеличении грузооборота. И, конечно, выполнение всех тех требований, которые страна к нам предъявляет. Этим мы победим!

Ф. Дзержинский (из доклада на конференции)

* * *

Вызванный к наркому Благонравов с первого же взгляда определил, что Феликс Эдмундович чем-то очень недоволен.

— Почему вчера вечером я нигде не мог вас найти? — строго спросил нарком.

— В котором часу, Феликс Эдмундович?

— Около девяти вечера. Вы мне очень нужны были. И дежурный по транспортному отделу не знал, где вы. Это — непорядок.

— Дежурный знал, где я, Феликс Эдмундович, но, вероятно, боялся сказать, опасаясь поставить меня в неловкое положение. С вашего разрешения от 8 до 10 часов вечера я отдыхаю…

— Да, но я звонил к вам домой и вас там не оказалось. Где же вы отдыхаете?

— На Москве-реке. Каждый вечер два часа катаюсь на коньках.

— На коньках?

— Чудесный отдых. После сидения в кабинете такая разминка для всего тела. Ветер дует в лицо, горячит кровь. Красота! А как работается потом. У меня есть лишняя пара коньков. Может, вечерком прокатимся, Феликс Эдмундович?

— Да, прокатимся, — с иронией сказал Дзержинский. Вы мне вот по какому делу нужны были, — и он пристально посмотрел Благонравову в глаза. — Вам известно, что Семиреченскую дорогу туркестанцы назвали моим именем?

— Известно, — спокойно глядя на наркома, ответил Благонравов. — Но со мной об этом не советовались… Я узнал «пост фактум».[40]

— И это говорит председатель правления строительства Семиреченской? Хоть вы и сидите в Москве, но по долгу службы обязаны знать все, что делается на дороге. А может быть, — подозрительно посмотрел на него нарком, — это вы подкинули туркестанцам столь глупую мыслишку?

— Что вы, Феликс Эдмундович? — с обидой в голос? произнес Благонравов. — Неужели за столь длительное время совместной работы я не знаю вас и буду такое предлагать?

— Это я на всякий случай спросил, — смягчился Дзержинский. — Подумайте, Георгий Иванович, в какое глупое положение они меня поставили, — огорченно сказал он. — Если где-нибудь по инициативе бывших беспризорников назовут детский дом моим именем, бог с ними. Или, если бы так назвали дорогу после моей смерти. Какой с мертвого спрос? Но при живом наркоме путей сообщения одну из дорог, находящуюся в его подчинении, именовать его именем? Я не нахожу подходящих слов, но это по меньшей мере неприлично. Меня поставили в

совершенно неловкое положение. Вчера вечером, не дождавшись вас, мне нужно было уехать, я телеграфировал туркестанцам, что возражаю самым категорическим образом. А утром застал вот этот ответ.

Народный комиссар протянул Благонравову телеграмму. Тот пробежал ее глазами и сочувственно кивнул головой.

— Теперь мне приходится краснеть, как вы выражаетесь, «пост фактум», — с досадой проронил Дзержинский. Вот что я написал в Совнарком.

На оборотной стороне старого бланка со штампом «Председатель ВЧК» Благонравов прочитал несколько строк, написанных от руки:

> «…При открытии Семиреченской дороги без согласования со мной назвали ее Дзержинской или Дзержинского.
>
> Я по телеграфу категорически возражал — они ответили, что это решено на многотысячных собраниях и отменить нельзя».

— Да, теперь ничего не поделаешь, — беспомощно развел руками Благонравов.

— Как это «ничего не поделаешь»? — рассердился Дзержинский. — Вы председатель правления строительства Семиреченской и извольте исправить глупость, допущенную на дороге.

— Феликс Эдмундович! Если туркестанцы не могут, то как я лично могу отменить решение многотысячных собраний?

— Отменить, конечно, нельзя. Начнутся разные кривотолки. За границей белогвардейцы могут подхватить, выдумать всякие небылицы. А вот так, тихонько, как говорят железнодорожники, «спустить это дело на тормозах» вполне возможно. Непонятно? Ну, скажем, на бланках вашего правления дорогу по-прежнему именуйте Семиреченской без всякого добавления. Намекните начальнику дороги, такова моя просьба и старое название по инерции останется, а новое почему-то не привьется. И все.

— Это другое дело, — улыбнулся Благонравов, — так можно. Кстати говоря, Феликс Эдмундович, туркестанцы слишком поспешили объявить об открытии дороги, не согласовав с НКПС. Мы бы этого не разрешили. Фактически сооружение линии Аулие-Ата — Пишпек еще далеко, далеко не закончено. Только рельсы уложены. Нефтеснабжение не организовано. Водокачек нет. На новых станциях паровоз берет воду насосом. Казарм для жилья путейцев нет. Нужны новые и немалые ассигнования. Начальник отдела пути уже написал пояснительную записку к

дополнительной смете. Я просил бы вас рассмотреть ее.

— Вместе рассмотрим, только не сегодня, — остановил нарком Благонравова, который хотел достать документы из своей папки. — Вообще говоря, можно не сомневаться, что Совет Труда и Обороны выделит нам и средства и материалы. Уж очень это заманчивое дело — доставлять из Семиречья дешевый хлеб Туркестану и тем самым в огромной степени расширить посевные площади хлопка… А хлопок в Туркестане — это источник благосостояния местного крестьянства.

— По нашим подсчетам, — добавил Благонравов, — через пару лет можно будет полностью отказаться от ввоза хлопка из-за границы.

— Несомненно, — подтвердил нарком. — И после небольшой паузы добавил: — Я думаю не только об этом, хочется заглянуть в будущее. Борисов рассказывал, в архивах царского министерства путей сообщения похоронен проект строительства железной дороги от Туркестана до Сибири. Мне очень по душе эта идея. Я убежден, — проникновенно сказал он, — то, что было не по плечу царской России, окажется по плечу России Советской.

Дзержинский обернулся к стене, где за его спиной висела карта железных дорог, мгновенно отыскал нанесенную пунктиром Семиреченскую дорогу и ее конечный пункт — станцию Пишпек.

— Придет время и мы отсюда повернем на север. — Эти слова Дзержинский сопроводил быстрым движением указательного пальца по карте. — Мы пересечем безлюдную степь, пробьемся через горные хребты и с юга откроем ворота в Сибирь — страну огромных возможностей, страну будущего…

От плохого настроения, навеянного бестактностью руководителей Семиреченской дороги, не осталось и следа.

* * *

В то январское утро 1924 года ближайшие помощники Дзержинского по НКПС — Межлаук, Халатов, Благонравов и Зимин — с нетерпением ждали в приемной его прихода. Они хотели узнать из первых рук о закончившейся накануне XIII конференции РКП (б).

— Вы же читали отчеты в газете. Что особенного вы хотите от меня услышать? — сказал Феликс Эдмундович. — Если кратко подвести итоги, то конференция еще раз показала идейное банкротство оппозиции и укрепление единства партии. Из дискуссионной лихорадки партия вышла здоровой, еще более сплоченной вокруг Центрального Комитета. Но несомненно и

другое — дискуссия отвлекла много сил и энергии, отвлекла от решения неотложных насущных проблем. Это очень, очень досадно.

— Феликс Эдмундович! Что говорится о транспорте в резолюции об очередных задачах экономической политики? — спросил Межлаук.

— Могу дословно процитировать это место из резолюции, — ответил Дзержинский:

«Транспорт находится в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворять все предъявляемые к нему народным хозяйством требования».

— Высокая оценка! — с удовлетворением отметил Межлаук. — Это аттестат зрелости, выданный нашему наркомату.

— Резолюция, конечно, правильно отражает положение, — подтвердил Дзержинский, — но нельзя забывать, что требования народного хозяйства мы удовлетворяем еще очень дорогой ценой. Поэтому особенно радоваться нечего. Только неудовлетворенность собой двигает дело вперед. Поэтому, — улыбнулся нарком и в его улыбке чувствовалось нетерпение, — давайте двигать дело.

11

21 января около 8 часов вечера Межлаук подъехал к зданию ОГПУ. Получив заказанный еще утром пропуск, он поднялся на третий этаж, где находился кабинет Дзержинского. В приемной спросил секретаря:

— Феликс Эдмундович один?

— Один, но он просил не заходить.

— У меня очень срочное дело, — объяснил Межлаук. — В завтрашнем номере «Правды» идет наша совместная статья «Очередные задачи партии в Донбассе». Я привез из типографии печатный оттиск. Вот он. Феликс Эдмундович просил показать…

Секретарь ничего не ответил и только пожал плечами, как бы говоря: «Мое дело было предупредить вас…»

Межлаук постучал в дверь. Ответа не было. Решив, что не расслышал голоса Феликса Эдмундовича, Валерий Иванович открыл дверь. В полутемном кабинете при свете настольной лампы он увидел Дзержинского, сидевшего в горестной позе.

Межлаук тихо, обеспокоенно спросил:

— Что с вами, Феликс Эдмундович? Вы заболели?

Дзержинский поднял голову и Межлаук содрогнулся, увидев его глаза, полные слез.

— Нет, я здоров, совершенно здоров, — сухо ответил Дзержинский.

Как бы оправдываясь, что так некстати пришел, Межлаук растерянно сказал:

— Я принес, как вы просили, оттиск нашей статьи. Она уже заверстана на первой полосе «Правды».

— Не до статьи теперь… — тихо проронил Дзержинский каким-то отрешенным тоном. — Владимир Ильич скончался. — И неожиданно вспыхнув, со страстным возбуждением воскликнул: — Ах! Если бы я мог умереть вместо него!

Внезапная слабость подкосила колени Межлаука и он тяжело опустился на ближайший стул. «Ленин умер! Как же так! — с отчаянием думал он. — И как неожиданно… Ничто не предвещало рокового исхода. Ведь позавчера Калинин, открывая съезд Советов, сказал, что профессора, лечащие Ленина, выражают надежду на скорое возвращение Владимира Ильича к работе. И разве не об этом говорили замечательные, полные глубоких мыслей, последние ленинские статьи в „Правде“? И вдруг… Умер любимейший народом человек. Вероятно, никогда и никому не приходилось видеть „железного Феликса“ в такой недвижимой позе безысходного горя… Они были очень близки… Надо как-то вывести его из состояния оцепенения — мелькнула мысль. — Пусть разговорится и тогда ему станет легче…».

— Когда это произошло? — спросил Межлаук.

— В 6 часов 50 минут вечера, — ответил Дзержинский. — Калинин мне только что позвонил. К девяти часам меня вызывают в секретариат ЦК партии. Ночью соберется экстренный пленум ЦК.

Раздался телефонный звонок, больно ударивший по напряженным нервам.

— Слушаю, — глухо сказал в трубку Дзержинский. — Да, это я. Не узнаете голоса? Я ведь не «железный», как меня окрестили газетчики… Через час я буду…

Не прощаясь, Межлаук тихо вышел из кабинета.

* * *

В течение недели Дзержинский даже не заглядывал в наркомат путей сообщения. Ему было поручено возглавить комиссию по организации похорон В. И. Ленина. Его кабинет в ОГПУ превратился в непрерывно действующий траурный штаб. Несколько ночей Феликс Эдмундович не уходил домой, ограничиваясь кратковременным отдыхом на койке, стоявшей за

перегородкой.

Только Благонравов, совмещавший руководство транспортным отделом ОГПУ с работой в НКПС, бывал у Дзержинского в это время и передавал его указания транспорту. В первый же день Феликс Эдмундович возложил на него организацию специального поезда для перевозки гроба с телом Ленина от ближайшего к Горкам разъезда Герасимове[41] в Москву.

Благонравов доложил наркому — рабочие локомотивного депо Москва-Павелецкая подготовили для этого поезда паровоз У-127.

— А что это за паровоз? — спросил Дзержинский.

— Весной прошлого года беспартийные мастеровые депо взяли этот локомотив с «кладбища» и в неурочное время бесплатно отремонтировали в подарок ячейке РКП (б). А на собрании в клубе избрали почетным машинистом паровоза У-127 Владимира Ильича Ленина.

— Последний рейс почетного машиниста… — с грустью промолвил Феликс Эдмундович.

Дзержинский предложил дать циркулярную телеграмму по линии о приостановке во время похорон на пять минут движения всего транспорта.

Паровозам и судам одновременно с фабриками и заводами отдавать траурный салют тревожными гудками.

В один из этих дней Межлаук встретил в коридоре НКПС Благонравова и попросил его зайти. Валерий Иванович показал ему телеграмму из Киева на имя Дзержинского.

Вручая ее наркому, Благонравов сказал:

— Феликс Эдмундович, я принес трогательную телеграмму, полученную в НКПС на ваше имя.

Группа киевских железнодорожников просила «немедленно поручить соответствующим специалистам разработку вопроса о сохранении тела дорогого Владимира Ильича на тысячи лет».

Благонравов видел, как при чтении этой телеграммы смягчилось суровое и горестное выражение лица Феликса Эдмундовича, как просветлели его черты.

— Вот он, голос народа, — проникновенно сказал Дзержинский. — Это же предлагают и рабочие Путиловского завода. Мне звонили и несколько членов ЦК партии. Все хотят, чтобы Ильич остался с нами, чтобы ею смогли увидеть наши потомки. Но как это осуществить?

Феликс Эдмундович задумался, а затем поделился своими мыслями, которые уже несколько дней не давали ему покоя:

— Профессор Абрикосов принял меры для сохранения облика

Ленина на несколько дней. Бальзамировать же тело на длительное время он не берется, говорит, в мировой науке еще не было такого прецедента. А быть может другие ученые возьмутся? Мне звонил Красин — выдвигал идею применения низких температур. Но он ведь инженер, а не медик. Надо бы срочно созвать совещание лучших медиков России. Посоветуемся в ЦК партии и будем добиваться, чтобы воля народа во что бы то ни стало была выполнена.

И вечный бой!

Я нахожусь в самом огне борьбы. Жизнь солдата, у которого пеі отдыха.

Ф. Дзержинский

Второго февраля, поздно вечером Благонравов позвонил по телефону Дзержинскому и сказал, что он и Межла-ук хотели бы зайти к нему, поговорить.

Феликс Эдмундович сразу понял, с какой целью они хотят с ним повидаться и с нарочитой строгостью в голосе спросил:

— А по какому делу?

Благонравов, не ожидавший такого вопроса, на минутку замялся, а затем ответил, что по личному делу.

— Если по личному, то заходите, — с лукавой иронией сказал в трубку Дзержинский, — по делам ПКПС я уже не принимаю.

Благонравов и Мсжлаук вошли в кабинет.

— Значит, правда, Феликс Эдмундович? — с чувством сожаления спросил Межлаук. — Покидаете нас?

— Правда! Сегодня днем сессия ЦИК утвердила меня председателем ВСНХ.

— Вы сами себе напророчили, Феликс Эдмундович, — шутливо упрекнул его Межлаук.

— То есть как сам?

— Вспомните свою речь на президиуме Госплана. Вы обвиняли тогда руководителей ВСНХ, что на все требования и нужды страны они отвечают «не могим», между тем, как настоящие революционеры все могут. Вы заявили, если в ВСНХ не хватает революционеров, то можно не сомневаться — партия их найдет. Вот партия и нашла… вас.

— У меня и в мыслях тогда не было получить назначение в ВСНХ.

Я уверен, что осуществление блока промышленности с транспортом (ВСНХ с НКПС) для чего имеются некоторые личные предпосылки, - осуществится и завтра Владимир Ильич о союзе пролетариата с крестьянством, как как борьба с бюрократизмом сделается гораздо успешнее.

Ф. Дзержинский

Пожелание Ф. Э. Дзержинского транспорту после его назначения председателем ВСНХ. Февраль 1924 г.

Пожелание Ф. Э. Дзержинского транспорту после его назначения председателем ВСНХ. Февраль 1924 года

— А вот в мыслях ЦК, оказывается, было, — улыбчиво заметил Межлаук.

— Собственно говоря, если хорошенько поразмыслить, то в моем назначении нет ничего поразительного, — рассуждал вслух Дзержинский. — Ведь коллегии НКПС и мне лично приходилось вести упорную борьбу за удешевление топлива и металла, за увеличение добычи угля и руды. Волей-неволей вникал в положение дел этих отраслей промышленности. Мы подвергали резкой критике ВСНХ, Главметалл, ГУТ… Вот ЦК партии и решил: «Если ты, мол, ясно видишь недостатки в главных отраслях

народного хозяйства, так вот, будь добр сам и возьмись за искоренение этих недостатков на посту руководителя ВСНХ…». Вполне логичный вывод.

— На кого же вы нас оставляете? — вступил в разговор Благонравов.

— На Рудзутака. Через пару дней буду передавать ему дела. Я очень хотел бы продолжать с вами работать и уже говорил по этому поводу с Рудзутаком. Он согласен вас отпустить, но просил немного повременить, пока войдет в курс дела и подберет замену. Ему тоже не сладко придется. Я уже не говорю о себе.

Дзержинский задумался, мысленно представил себе, как через несколько дней он придет в бывший «Деловой двор» — огромный дом на Варварской площади, где разместился ВСНХ. На первых порах одному, без преданных делу помощников, на которых он мог бы опереться, ему доведется возглавить громадную махину с громоздким аппаратом, которому положено руководить всеми отраслями промышленности, производящими буквально все — от иголок, пуговиц и ситца до электромоторов, молотилок и паровозов.

— Да, — вздохнул Феликс Эдмундович, — теперь на меня ложится гораздо большая ответственность, чем когда назначили наркомом путей сообщения. Вы-то знаете, как нелегко, очень нелегко было овладеть новым для меня делом — организацией, техникой и экономикой транспорта. Помните, как в первые дни мне приходилось задавать вопросы о разнице между технической и коммерческой скоростями поездов, о том, что такое оборот вагона?..

— Помню, — усмехнулся Межлаук. — Наши спецы тогда удивлялись, как это «министр» и не смущается во всеуслышание расспрашивать об основах железнодорожного дела, тем самым показывая свою некомпетентность. Другой бы, мол, пытался «с ученым видом знатока хранить молчанье в важном споре», а этот, наоборот, открыто и дотошно доискивается до корней вопроса…

— Им не понять… — обронил Дзержинский, а затем добавил, — став наркомом пути, я имел смелость без всякого стеснения приобретать необходимые знания, а теперь в ВСНХ мне снова придется учиться и учиться, на ходу усваивать множество новых знаний, чтобы руководить такой громадой — всеми отраслями тяжелой и легкой промышленности.

— Феликс Эдмундович, — заметил Межлаук, — но ведь трехлетний опыт управления транспортом во многом поможет вам на новом посту.

— Еще бы! — воскликнул Дзержинский. — Три года в НКПС мне чрезвычайно много дали. Это моя первая серьезная школа

хозяйствования. Я очень многому научился и многое уяснил себе. Ведь транспорт является исходной точкой возрождения всего народного хозяйства. И я убедился, что нельзя полностью восстановить железные дороги, не разрешив проблем металла и топлива, вопросов товарооборота между городом и деревней. Как наркомпуть я стремился к этому, но сие было не в моих возможностях. Сейчас же мне дали все карты в руки — доверили руководство ВСНХ. Жаль, что я не могу сразу взять вас с собой, мне было бы значительно легче. Помогите мне подобрать высококвалифицированных специалистов. С одним я уже сегодня договорился…

— Из наших, энкапеесовских? — спросил Благонравов. — Нет. Час тому назад я беседовал с одним видным инженером, консультантом Госплана, о котором Кржижановский отзывался как о крупнейшем знатоке металлообработки. Когда я сообщил ему, что буду возглавлять ВСНХ и предложил перейти туда, он крайне удивился и говорит: «Как это вы делаете мне такое предложение, когда у нас различные взгляды на проблемы паровозостроения? Вы, конечно, помните, товарищ Дзержинский, что я выступал в Госплане против вашей точки зрения?» Отлично помню, — ответил я ему, — но ваше выступление было серьезным. А мне не нужны консультанты, которые смотрели бы мне в рот и старались по шевелению губ угадать мои желания, чтобы поддакивать мне. Мне нужны специалисты, самостоятельно и творчески мыслящие, со своим мнением, обладающие смелостью защищать его. Я сказал ему, что не возражаю, если он и покритикует меня, но, конечно, честно, с принципиальных позиций.

— Ну, и как он, согласился? — поинтересовался Межлаук.

— Согласился… Валерий Иванович, я хотел бы назначить вас на руководящий пост в Главметалл. Металлургия — это наше будущее. А Георгий Иванович занимался бы в ВСНХ подбором и расстановкой руководящих кадров, а также организацией производства. Подумайте об этом.

— Хорошо! — ответил Межлаук.

После небольшой паузы Феликс Эдмундович с душевной теплотой тихо произнес:

— Не думайте, что я так легко и без сожаления покидаю НКПС. Три года жизни отданы борьбе за восстановление транспорта.

Затем Дзержинский заговорил о будущем:

— Трудно, очень трудно мне придется в ВСНХ. С нелегким сердцем я иду туда. И не потому, что его аппарат засорен скрытыми саботажниками, ехидными и хлопотливыми

бездельниками. Меня беспокоит другое.

И Феликс Эдмундович поделился с близкими товарищами по работе мыслями, волновавшими его. В ВСНХ на ответственных постах кое-где окопались оппозиционеры. Они поддерживают линию Троцкого на развитие промышленности за счет эксплуатации крестьянства, якобы для ускорения социалистического накопления. Это — опаснейший авантюризм, могущий привести к разрыву союза рабочего класса с крестьянством, а значит, к гибели диктатуры пролетариата. Так отозвавшись о действиях оппозиционеров, Дзержинский воспламенился:

— Чувствую, что не обойтись без войны с ними внутри ВСНХ… Ведь есть откуда брать средства для развития промышленности. Чем выше производительность труда рабочих, рациональнее поставлено производство, строже режим экономии, тем больше будут наши накопления для возрождения промышленности и, прежде всего, тяжелой индустрии. И будет крепнуть союз рабочих и крестьян — эта основа Советской власти. В чем наша сила? В том, чтобы всегда смотреть правде в глаза, никогда не кривить душой, не жалеть и не щадить себя в борьбе…

В этот момент Феликс Эдмундович побледнел и невольно схватился рукой за сердце.

Межлаук встревожился:

— Что с вами, Феликс Эдмундович?

Благонравов налил воды в стакан, подал ему и спросил:

— Вызвать врача?

Дзержинский отрицательно покачал головой и, когда кратковременный приступ боли прошел, глубоко вздохнул, отпил воды и каким-то виноватым тоном пояснил:

— С сердцем неладно… Весь вечер сегодня ныло, а только что так сдавило, как будто пудовая тяжесть навалилась… А вот сейчас уже все прошло, будто ничего и не было. Доктор Гетье поставил диагноз: «грудная жаба». Но это строго между нами. Софья Сигизмундовна не знает.

— Неужели Гетье вам ничего не прописал? — спросил Благонравов.

— Болезнь, как я догадываюсь, не поддается лечению. Он лишь предложил всегда иметь при себе флакончик с нитроглицерином и при болях лизнуть стеклянную пробочку… Но я еще не заказал этого лекарства.

— Феликс Эдмундович! Уже скоро час ночи, пора домой, — предложил Межлаук и при этом схитрил: — Кстати, на обратном пути ваша машина подвезет Благонравова, а то трамваи уже не

ходят… Мне-то рядом.

— Сами отвлекли меня от работы, а теперь «домой», — недовольно проронил Дзержинский. — Возьмите мою машину, а я еще с часок посижу.

— Феликс Эдмундович! — снова начал Межлаук, но Дзержинский резким жестом остановил его:

— Рано еще записывать меня в пенсионеры.

— Это верно, но беречь свое здоровье все-таки надо, — мягко возразил Благонравов. — Разве вы не согласны с Владимиром Ильичей, который в таких случаях требовал от товарищей отдыхать и лечиться, «беречь казенное имущество», как он выражался.

— Конечно, согласен. Но есть люди, которым отдых и лечение помогают, а мне с моим складом характера, я в этом многократно убеждался, совершенно не помогают. Не подумайте, что это — пессимизм. Ничего подобного! По своей натуре я всегда был и остаюсь величайшим оптимистом. Но в данном случае я просто здраво смотрю на ход вещей. Врачи абсолютно правы, когда говорят, — больной не должен «уходить в свою болезнь». Боль прошла и ладно, не надо об этом думать и передумывать. Что вы так печально на меня смотрите?

Мемориальная доска при входе в здание МПС. Скульптор А. А. Стемпковский, архитектор Е. М. Сорин

Мемориальная доска при входе в здание МПС. Скульптуор А. А. Стемпковский, архитектор Е. М. Сорин

Можете не сомневаться — мы еще с вами в ВСНХ такими делами будем заворачивать, что небу жарко станет…

— Конечно! — подтвердили Межлаук и Благонравов.

— Я знаю, мое назначение кое-кому придется не по вкусу, — вернулся к своим прежним мыслям Дзержинский. — Когда Ленин послал меня на транспорт, некоторые говорили — на железные дороги пришел «ударник», который будет действовать административным нажимом и только, потому что в технике и экономике транспорта он ни черта не понимает. Он, мол, будет лишь размашисто подписываться под приказами, которые ему подсунут спецы. Теперь кое-кто начнет злорадствовать по поводу моего назначения в ВСНХ. Пусть! Владимир Ильич любил повторять французскую поговорку: «Хорошо смеется тот, кто

смеется последним».

— Особенно не по вкусу придется ваше назначение Пятакову, — заметил Межлаук. — Ведь до сего времени он как заместитель председателя ВСНХ фактически заправлял там решительно всеми делами.

— Это верно, — подтвердил Феликс Эдмундович. — Мой будущий заместитель меня крайне волнует. Пятакова считают способным организатором и администратором. Но на что он тратит свои способности? На то, чтобы, как и все оппозиционеры, саботировать решения партийного съезда. Это ведь Пятаков издал приказ, обязывающий хозяйственников «любой ценой» добиваться наивысшей прибыли. Гибельная политика! Придется с первых же дней круто переложить руль корабля на новый курс, и вы сами понимаете, каково мне, — с горечью добавил Дзержинский, — иметь заместителем человека, от которого в любой момент я могу ожидать подвоха.

Межлаук уже пожалел, что напомнил ему о Пятакове и тем самым невольно дал повод к волнению после недавнего сердечного приступа. «Как бы заговорить о другом?» — озабоченно думал он.

— На честную помощь Пятакова я не рассчитываю, — возбужденно продолжал Феликс Эдмундович, — лишь бы он не мешал, не ставил палки в колеса. Иначе, — глаза Дзержинского гневно потемнели, — иначе мне придется дать ему открытый бой, причем жесточайший бой…

Межлаук мгновенно нашелся:

— Значит, как писал Александр Блок: «И вечный бой! Покой нам только снится…», — улыбаясь, с чувством продекламировал он.

Феликс Эдмундович с некоторым удивлением посмотрел на Межлаука и мгновенно разгадал его попытку перевести разговор на поэтическую тему. Он тоже улыбнулся и одобрительно кивнул головой:

— Хорошо сказано.

— В стихах Блока «На поле Куликовом» есть и такая строка, — продолжал Межлаук: — «Не может сердце жить покоем…».

— Тоже хорошо… Жаль, не хватает времени наслаждаться поэзией, — с оттенком грусти добавил Дзержинский. — И в театр, и в кино очень редко хожу, хотя я очень люблю искусство. Может быть, когда-нибудь, потом, когда станет легче… А теперь, у меня каждая минута на счету. И все же я всегда в цейтноте…

Межлаук и Благонравов незаметно, но многозначительно переглянулись. Очень редко выдавались такие минуты, когда в

служебной обстановке Дзержинский, обычно сдержанный и не склонный к разговорам на личные темы, разрешал себе пооткровенничать, излить душу.

Феликс Эдмундович помолчал минутку, а затем повторил вслух:

— «И вечный бой! Покой нам только снится…». Потом задумчиво и тихо добавил:

— Правда, вторую половину строки «покой нам только снится» — я не могу к себе отнести. Мне лично покой даже не снится, хоть я и чувствую себя очень усталым. «И вечный бой!» — вот девиз всей моей жизни, и так до конца, до последнего вздоха…

Литературные источники

Статьи, речи, письма, записки, телеграммы, телефонограммы В. И. Ленина

Ленин В. И. Полное собрание сочинений, изд. 5-е, тт. 43, 44, 45, 52, 53, 54. Ленинский сборник, т. XXIII. М., Партиздат, 1933. 351 с.

Статьи, речи, письма и записки Ф. Э. Дзержинского

Дзержинский Ф. Э. Избранные произведения в двух томах. М., Политиздат, 1967.

Дзержинский Ф. Э. Избранные статьи и речи. М., Огиз, 1947. 391 с.

Феликс Дзержинский. Дневник заключенного. Письма. М., «Молодая гвардия», 1967. 333 с.

Из документов Центрального партийного архива Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.

Из документов Центральною государственного архива народного хозяйства СССР.

«Правда», «Экономическая жизнь», «Гудок» за 1921–1924 гг.

О Ф. Э. Дзержинском

Дзержинская С. С. В годы великих боев. М., «Мысль», 1975. 502 с.

Зубов Н. «Ф. Э. Дзержинский». Биография. М., Политиздат, 1965. 366 с.

Кольцов М. «Две силы». «Правда», 8 января 1928 г.

Коп Ф. «Феликс Эдмундович Дзержинский». М., «Молодая гвардия», 1939. 109 с.

Микоян А. И. «Феликс Дзержинский». М., Партиздат ЦК ВКП(б), 1937. 24 с.

«Рассказы о Дзержинском». Сборник воспоминаний. М., «Детская литература», 1965. 272 с.

«Рыцарь революции». Воспоминания современников. М., Политиздат, 1967. 335 с.

Тишков А. В. «Первый чекист». М., Воениздат, 1968. 136 с. 286.

Ханке вич А. Ф. «Солдат великих боев». Минск, «Наука и техника», 1970. 478 с.

Хромов С. С. «По заданию Ленина». М., Изд-во Московского университета, 1964. 158 с.

Хромов С. С. «Ф. Э. Дзержинский во главе металлопромышленности». М., Изд-во Московского университета, 1966. 344 с.

Хромов С. С. Диссертация «Ф. Э. Дзержинский в борьбе за восстановление советского транспорта», 1950.

* * *

Автором также использованы записанные им воспоминания *Н. П. Богданова, К- М. Барташевича, Б. Т. Бункина, И. В Васенева, Д. И. Гразкина, С. Н. Гришина, С. В. Земблинова, Л. Р. Личмана, И. Е. Любченко, Н. Н. Николаева, П. А. Тесля-Тесленко, Е. Г. Халатовой, Н. С. Шведова.*

notes

Примечания

1

Софья Владиславовна Дзержинская — дочь родного брата Феликса Эдмундовича Дзержинского, В. Э. Дзержинского, казненного немецкими фашистами во время Великой Отечественной войны в 1942 году.

2

СТО — Совет Труда и Обороны.

3

Так именовался до революции помощник, заместитель министра.

4

Конец комедии! (итал.)

5

Ю. В. Ломоносов в 1920–1922 годах возглавлял железнодорожную миссию по выполнению заказов в Швеции и в Германии на паровозы и другое железнодорожное оборудование. Впоследствии из командировки за границу в СССР не возвратился.

Цектран — Центральный комитет объединенного профсоюза железнодорожников и водников.

7

Цужел — Центральное управление железных дорог.

8

Так называлось совещание наркома со своими заместителями.

9

Ныне Свердловск.

10

Главный комитет государственных сооружений.

11

Н. Н. Зимин — комиссар хозяйственно-материального управления.

Ныне Новосибирск,

13

Сибопс — Сибирский округ путей сообщения

И. А. Грунин — ответственный секретарь Цектрана.

ОШ — начальник связи округа.

ОКТЧК. — Окружная транспортная чрезвычайная комиссия.

17

Ф. Э. Дзержинский имел в виду Международную экономическую конференцию, которая в скором времени должна была открыться в Генуе (Италия). На этой конференции империалистические державы пытались использовать хозяйственные трудности Советской России, чтобы навязать ей кабальные условия экономического соглашения.

18

ОН — начальник округа.

19

ДВР — Дальневосточная республика — буферное демократическое государство, созданное на время по решению ЦК РКП (б) и Советского правительства для того, чтобы ослабить натиск Японии на Дальнем Востоке. В правительстве ДВР руководящую роль играли коммунисты.

20

Учкпрофсож — участковый комитет профсоюза железнодорожников.

21

Швеллер — продольная боковая балка рамы вагона.

Имелась в виду линия Казань— Екатеринбург.

23

6 февраля 1922 г. ВЧК была реорганизована в Государственное политическое управление (ГПУ) при НКВД,

24

Нарпит — государственная организация общественного питания.

25

Цекубу — Центральная комиссия по улучшению быта ученых.

Ныне станция Цхакая.

ЦН — Главный начальник путей сообщения.

28

АРА — сокращенное название американской благотворительной организации «Американская администрация помощи».

29

Коммунистический университет им. Я. М. Свердлова.

30

В 1926 году после смерти Ф. Э. Дзержинского его имя было присвоено Московскому институту инженеров транспорта.

31

А. А. Андреев — председатель ЦК профсоюза железнодорожников.

32

ЦШ — начальник управления связи.

Г. И. Петровский — председатель Всеукраинского ЦИК.

М. И. Ульянова — член редколлегии и ответственный секретарь газеты «Правда».

ГУТ — Главное управление по топливу ВСНХ.

36

Цумор — Центральное управление морского транспорта.

37

Рельсовая педаль — устройство, благодаря которому после прохода поезда сигнальные приборы разрешают пропустить по этому участку следующий поезд.

38

Механическая педаль Ф. Матросова после испытаний была внедрена на железных дорогах.

39

Благодаря поддержке Ф. Э. Дзержинского усовершенствованная электрожезловая система Д. С. Трегера была с 1925 года признана типовой для советских железных дорог, полностью вытеснив импортную аппаратуру фирмы Вебб-Томпсона.

40

После совершившегося (лат.)

Ныне Ленинская.